

IL VERO VALORE  
DELLA TUA STORICA

# GUIDA

**LISTINI  
AGGIORNATI**  
SU 7 LIVELLI  
DI STATO D'USO  
E CERTIFICATI  
DA ESPERTI



# AL

**6.500** AUTOMOBILI QUOTATE  
DAL 1918 AI GIORNI NOSTRI  
**420** MODELLI RAGIONATI CON FOTO  
**52** MARCHE CON STORIA IN BREVE

# 2021

# MERCATO

- LE 50 REGINE DELLE ASTE
- LE TRENTENNI NEL 2022
- I MODELLI ANNI SETTANTA DA COMPRARE
- I PROTAGONISTI DEL WEB
- COME SONO CAMBIATE LE ASTE



MCLAREN F1 (1995)



**BMW  
MOTORRAD**

# SE ARRIVA DAL PASSATO SI CHIAMA EREDITÀ. SE ARRIVA DALL'ANIMA, HERITAGE.

## BMW R 18 E BMW R 18 CLASSIC

Il design della BMW R 18 e della BMW R 18 Classic eredita la storia BMW nella sua forma più pura. Ma la loro essenza Heritage arriva dall'anima, per offrirti una nuova idea di libertà. Provala con il motore Boxer più grande mai realizzato, una dotazione tecnologica innovativa e con ancora più possibilità di customizzazione.

**#SOULFUEL**



**FREE<sup>2</sup>  
RIDE**

Tua subito, poi decidi. R 18 a 170 € al mese, TAG 5,20% e TAEG 6,69% oppure R 18 CLASSIC a 190 € al mese, TAG 5,20% e TAEG 6,60%.\*

**VANTAGGIO  
CLIENTE**

**Pacchetto Oil Inclusive**  
3 anni/ 30.000 Km  
per te **incluso nel prezzo**.\*

**SEMPRE  
INCLUSI**

- Garanzia Best4 BMW Motorrad.
- 5 anni di Assistenza Stradale.
- 1° tagliando.



**VIENI A SCOPRIRLE IN TUTTE LE CONCESSIONARIE BMW MOTORRAD  
E PRENOTA LA TUA PROVA SU TEST RIDE **NOW**.**

\*Un esempio per R 18 con formula di Finanziamento BMW Free2Ride. Prezzo chiavi in mano 21.090,00 € IVA e messa in strada incluse, IPT esclusa. Importo da versare in anticipo all'Ente Venditore o eventuale permuta pari a 4.280,00 €. Durata di 36 mesi con 35 rate mensili pari a 169,84 €. Maxirata finale di 13.349,97 € pari al valore futuro garantito a 36 mesi/30.000 km. TAN fisso 5,20%, TAEG 6,69%. Importo totale del credito 16.810,00 €. Spese istruzione pratica 120 €. Spese d'incasso 5 € a rata. Imposta di bollo 16 € come per legge addebitata sulla prima rata. Invio comunicazioni periodiche per via telematica. Importo totale dovuto dal Cliente 19.490,29 €. Salvo approvazione di BMW Bank GmbH - Succursale Italiana. Un esempio per R 18 Classic con formula di Finanziamento BMW Free2Ride. Prezzo chiavi in mano 23.550,00 € IVA e messa in strada incluse, IPT esclusa. Importo da versare in anticipo all'Ente Venditore o eventuale permuta pari a 4.760,00 €. Durata di 36 mesi con 35 rate mensili pari a 189,81 €. Maxirata finale di 14.907,15 € pari al valore futuro garantito a 36 mesi/30.000 km. TAN fisso 5,20%, TAEG 6,60%. Importo totale del credito 18.790,00 €. Spese istruzione pratica 120 €. Spese d'incasso 5 € a rata. Imposta di bollo 16 € come per legge addebitata sulla prima rata. Invio comunicazioni periodiche per via telematica. Importo totale dovuto dal Cliente 21.746,49 €. Salvo approvazione di BMW Bank GmbH - Succursale Italiana. Fogli informativi disponibili presso le Concessionarie BMW Motorrad aderenti. **Offerte valide fino al 31/12/2021.** Motoveicoli visualizzati a puro scopo illustrativo. Messaggio Pubblicitario con finalità promozionale.

\*\*Pacchetto Oil Inclusive 3 anni/30.000 km incluso nell'offerta per l'acquisto di un modello BMW Motorrad nuovo o usato con offerta finanziaria. Per il Leasing Operativo WHY-BUY EVO è previsto il pacchetto Service Inclusive 3 anni/30.000 km. **Iniziativa valida fino al 31/12/2021** presso le Concessionarie BMW Motorrad aderenti.

# LA PROVA DELLA VERITÀ

È l'anno della ripartenza. Lo stiamo verificando in questi ultimi mesi. Si vende, si compra, si cerca la qualità, si premia il prezzo giusto. Accelerano youngtimer e instant classic

Testo di **Marco Di Pietro**

La quinta edizione della "Guida al Mercato" di Ruoteclassiche esce, come da tradizione, in contemporanea ad "Auto e Moto d'Epoca" di Padova. In questo 2021, più che negli scorsi anni, Padova sarà la cartina al tornasole del mercato delle auto da collezione: tutti gli addetti ai lavori si aspettano moltissimi visitatori e un volume d'affari a livelli pre-Covid, o forse ancora di più. Nell'anno della ripartenza, gli eventi e le gare si sono concentrati soprattutto da metà stagione in poi, fino a raggiungere il culmine in autunno. Circuiti pieni, compatibilmente con le regole di distanziamento, e raduni sold out: la passione, nel lungo periodo lockdown, non si è affievolita, anzi...! I collezionisti hanno continuato a comprare, a restaurare, a sognare. Ora che la libertà si avvicina sempre di più,

Padova sarà una vera festa. Cosa ci ha lasciato di buono la pandemia? Un mercato più maturo, con gli speculatori relegati ai margini. E prezzi in crescita, ma in maniera differenziata: le auto di qualità, sempre più in alto. Quelle mediocri, ferme ai box. A meno che il venditore non diventi disponibile alla trattativa. Quali sono le auto più richieste? Al giusto prezzo tutte. Con le youngtimer e le instant classic, che attirano le nuove generazioni dei collezionisti, in pole position. Ma anche i veicoli del passato meno recente esercitano un forte richiamo, sempre e comunque solo se di qualità. I costi di restauro, infatti, continuano a salire esponenzialmente e l'investimento di lungo periodo non esercita più una grande attrattiva. In questa edizione della "Guida al Mercato"

Ruoteclassiche, tutta da sfogliare avidamente, in ogni servizio e nelle ricchissime pagine dei listini, con le quotazioni aggiornate di tutti i sette Label di valore, la redazione vuole evidenziare un'inchiesta in particolare: quella dedicata al futuro dell'alimentazione delle auto da collezione, che troverete a pagina 20. La mobilità dei prossimi anni indirizza il comparto su due direttrici: l'elettrificazione, che si traduce nell'EV Restomod, e la diffusione dei carburanti bio o gli eFuel. Fonti energetiche totalmente rinnovabili, già disponibili in fase sperimentale: ci assicura che il futuro del motore endotermico è garantito, senza dar retta alle Cassandre che vaticinavano la scomparsa della nostra passione. E questa è una buona notizia per tutti gli innamorati delle auto storiche. 

## SOMMARIO

- 4 IPARERIM DEGLI ESPERTI**  
Il richiamo del "live"
- 14 UN ANNO IN NUMERI**  
Manifesto di resilienza
- 20 ALIMENTAZIONE**  
Il futuro green
- 28 PERSONAGGI**  
Quattro guru del web
- 36 UN ANNO DI QUOTAZIONI**  
Analisi di mercato
- 38 IL COMITATO PREZZI**  
La parola ai nostri esperti
- 44 ASTE - LE TOP 50**  
Nel segno dell'ottimismo
- 50 LE REGINE DEI NOSTRI LISTINI**  
Il risveglio delle compatte
- 54 STORICHE NEL 2022**  
Una scelta molto ampia
- 60 GUIDA ALL'ACQUISTO**  
Caccia alle sportive anni 70
- 66 TRUFFE ONLINE**  
Come evitare le trappole
- 68 APPUNTAMENTI 2022**  
Una fitta agenda
- 70 COME LEGGERE IL LISTINO**
- 72 LE NOSTRE QUOTAZIONI**

### Galleria Ruoteclassiche

Numero 135 - Novembre 2021  
periodico mensile

Direttore Responsabile  
David Giudici

Registrazione del Tribunale di Milano  
n. 85 del 11/02/2002

### GUIDA AL MERCATO

A cura di Fabrizio Greggio  
Testi di Marco Di Pietro, Gilberto Milano,  
Marco Visani  
Analisi di Mercato Massimiliano Amati,  
Luciano Cassi, Lucia Sinisi  
Impaginazione  
Massimiliano Lai, Daniele Velini  
Fotolito  
Editoriale Domus  
Stampa  
Rotolito S.p.A.,  
Stabilimento di Cernusco sul Naviglio (MI)

### EDITORIALE DOMUS S.p.A.

Presidente:  
Giovanna Mazzocchi Bordone

Via Gianni Mazzocchi, 1/3 20089 Rozzano  
(Milano) tel. 02 824721 fax 02 82472420  
www.edidomus.it

Distribuzione per l'Italia  
S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.  
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo  
(Milano) tel. 02573911 - Fax 0257512606

Copyright © 2020  
Editoriale Domus S.p.A. Rozzano (MI)

Titolare del trattamento dei dati personali  
raccolti nelle banche dati di uso redazionale  
è Editoriale Domus S.p.A.  
Gli interessati potranno esercitare i diritti  
previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia  
di protezione dei dati personali, telefonando  
al numero 0282472459  
E-mail: responsabledati@edidomus.it

È vietata la riproduzione, totale o parziale,  
del contenuto della pubblicazione senza  
l'autorizzazione preventiva dell'editore

# IL RICHIAMO DEL "LIVE"

È indubbio che la pandemia abbia segnato questi ultimi 12 mesi di vendite all'incanto. Quali cambiamenti ha portato? Cosa resterà di questo periodo? Ecco cosa ne pensano quattro professionisti internazionali del settore

Testo di **Gilberto Milano**



Che cosa ha portato di nuovo la pandemia nel mondo delle aste? È questa, in sintesi, la domanda che sta alla base della nostra piccola inchiesta sul mondo degli incanti post-Covid (così almeno speriamo che sia). Che cosa è cambiato rispetto a ieri? Si tornerà al passato dimenticando quanto è accaduto negli ultimi due anni oppure il settore avrà saputo trarre beneficio da questa inaspettata tragedia? Lo abbiamo chiesto a quattro professionisti del settore di riconosciuta esperienza che operano in Italia e all'estero: Filippo Bolaffi, amministratore

delegato dalla Bolaffi Spa; Gregor Wenner, specialista e consulente per il dipartimento autoveicoli in Europa di Bonhams, e responsabile dei mercati di Italia e Germania; Augustin Sabatié-Garat, responsabile europeo di RM Sotheby's; Matthieu Lamoure, direttore responsabile del dipartimento auto della francese Artcurial. Come vedremo, non tutto il male viene per nuocere. E di questa brutta esperienza non resterà solo lo sdoganamento definitivo delle aste online, ma anche qualche attenzione in più verso un approccio più etico nel rapporto tra Case d'asta e clientela. Ecco che cosa hanno detto i nostri intervistati.

**Considerando, con una buona dose di ottimismo, ormai vinto il Covid-19, quali conclusioni si possono trarre da questa brutta esperienza? È stata solo un flagello oppure ha contribuito a migliorare il settore delle aste?**

**Filippo Bolaffi.** Sicuramente non ha giovato a un settore contraddistinto da oggetti "fisici" ed "emotivi", che ovviamente non possono essere goduti nei periodi di lockdown. L'unico minimo aspetto positivo è stato quello di aver abituato molti clienti, che erano restii a usare Internet, ad avvalersi del web sia per informarsi sia per fare offerte online, anche se per lotti generalmente di poco valore.

**Gregor Wenner.** Nonostante la terribile pandemia il mercato sembra molto forte, con risultati decisamente positivi a Bonmont, a Pebble Beach e al Goodwood Revival. Questo significa che l'appetito di collezionisti e appassionati di tutto il mondo per le auto d'epoca non è diminuito. Ovviamente c'è stato un periodo durante i vari lockdown con nessuno o pochissimi eventi in presenza, ma con l'allentamento delle restrizioni il ritmo ha ripreso vigore, con livelli di interesse forse addirittura superiori a quelli pre-pandemia.

**Augustin Sabatié-Garat.**

Chiaramente l'emergenza sanitaria ci ha spinto a puntare sull'online. Era già un processo in corso, ma la pandemia ha accelerato i tempi. I 18 mesi che ci lasciamo alle spalle non sono stati lineari in termini di risultati, ma globalmente abbiamo tenuto duro e abbiamo attraversato la tempesta abbastanza bene.

**Matthieu Lamoure.** Che anno!

Che emozioni! È difficile valutare questo periodo di sconvolgimenti che hanno investito il pianeta. Mentre molti operatori del mercato hanno dovuto adattarsi o addirittura trasformare il loro modo di lavorare immergendo la loro attività nel gigante di Internet, le vendite online sono fiorite come i girasoli in estate! Pensavamo che la crisi del Covid avrebbe cambiato la mentalità di collezionisti e acquirenti; temevamo che sarebbe diventato normale acquistare senza vedere, senza condividere, senza discutere, senza incontrarsi, da soli, davanti allo schermo del computer o del telefono, ma così non è stato, per fortuna. ➔



**Normalità ritrovata**

Il ritorno delle aste in presenza ha portato una ventata di ottimismo, che si è tradotta in vendite record. Comunque il settore ha dimostrato di non aver patito eccessivamente le restrizioni della pandemia.

➔ **Vi sembra che con l'avvento massiccio delle aste online sia cambiato anche il modo di vendere le auto? Che cosa è importante oggi perché un'asta abbia successo? È solo una questione di qualità delle vetture proposte o c'è dell'altro?**

**F.B.** La qualità delle macchine è fondamentale, ma la capacità di raggiungere la clientela grazie a una comunicazione internazionale e mirata aiuta sicuramente.

**G.W.** La pandemia ha senza dubbio accelerato l'ascesa delle aste online. A tale scopo Bonhams ha recentemente acquistato "The Market" per poter coprire quel settore in ascesa e lo ha lanciato anche sul mercato europeo. Devo dire che le aste tradizionali si sono adattate alla situazione e ora offrono servizi online migliori, con video delle auto in offerta, immagini sempre più dettagliate delle vetture proposte e descrizioni più puntuali e approfondite sulle loro condizioni. Questa tendenza rimarrà sicuramente, anche superata questa delicata fase, offrendo ai clienti un servizio migliore. In generale il mercato è diventato più selettivo ed è quindi importante offrire auto di buona qualità a prezzi interessanti, adeguatamente presentate e descritte. Anche il marketing si è spostato dalla pubblicità tradizionale ai social media e agli annunci online.

**A.S.-G.** La qualità delle macchine è l'ingrediente fondamentale per la riuscita di un'asta, mentre la capacità di raggiungere tutti tipi di clienti grazie a una comunicazione internazionale e mirata aiuta sicuramente, ma se non c'è qualità diventa tutto più difficile.

**M.L.** Certo, alcuni risultati delle aste online sono stati buoni e continuano a esserlo, ma da parte nostra abbiamo sempre creduto e crederemo sempre che il contatto umano, lo scambio, l'incontro tra appassionati saranno elementi sempre più forti e coinvolgenti rispetto all'anonimato dell'online.

Ma forse dovrei dire della tristezza e della povertà del processo di acquisto digitale, nonostante le grandi possibilità offerte dal nuovo strumento.

**Tra aste online e aste dal vivo non trova che oggi il numero di vendite all'incanto sia cresciuto al punto da disorientare i collezionisti?**



## Tradizione di famiglia

Filippo Bolaffi, nato nel 1974, è amministratore delegato di Bolaffi, gruppo leader nel mondo del collezionismo. Rappresenta la quarta generazione alla guida dell'azienda.

**"LA CAPACITÀ DI RAGGIUNGERE LA CLIENTELA GRAZIE A UNA COMUNICAZIONE CURATA AD HOC È FONDAMENTALE"**

**F.B.** L'asta è un sistema di vendita-acquisto sempre più apprezzato, però esistono anche molti sistemi per camuffare in asta una "tentata vendita". Le vere vendite all'incanto per noi sono quelle dove la Casa d'aste è un puro intermediario (non ha alcun interesse nella proprietà dell'oggetto proposto) e - idealmente - la base d'asta è un prezzo a cui il lotto si può realmente comprare senza occulte "riserve". Invece, troppo spesso si assiste ad aste in cui vengono offerti lotti a prezzi accattivanti, che sono un puro specchietto per le allodole, con dietro, per esempio, commercianti che impongono prezzi esattamente ➔



Conto Vendita  
Permuta auto e moto  
Consulenza ed Expertise  
Logistica e trasporti  
Aste online  
Private sales



**98 %**

soddisfazione  
del cliente

**2 MLN**

visualizzazioni primi 6 mesi  
del 2021 su ruotedasogno.com

**25.000**

Nuovi visitatori  
sul sito al mese

**175**

le auto vendute  
nel primo semestre

**80%**

Conto vendita  
di successo

**318**

Permute ultimi  
6 mesi

**289**

le moto vendute  
nel primo semestre

➡ uguali a quelli che esporrebbero in una fiera. Queste non sono vere aste e, specialmente online, risulta difficile per l'utente accorgersene.

**G.W.** Penso che ci sarà una selezione naturale. Bonhams, per esempio, non ha aumentato il numero delle sue aste tradizionali, ma penso che anche in futuro il numero delle aste online dovrà essere accuratamente selezionato per evitare di generare troppa confusione. La tendenza sarà quella di avere auto di valore inferiore nelle aste online con aste premium, come Zoute in Belgio, Goodwood, Parigi, Monaco ecc. che offrono i lotti di valore più elevato.

**"IN FUTURO IL NUMERO DELLE ASTE ONLINE DOVRÀ ESSERE SELEZIONATO PER EVITARE TROPPIA CONFUSIONE"**

Detto questo, ritengo che le aste online siano più adatte per un certo tipo di vetture, vale a dire le classiche più giovani, e che ci sarà ancora un mercato con le aste dal vivo per le auto più datate.

**A.S.-G.** Potrebbe esser percepita così la situazione, ed è per quello che abbiamo lanciato le aste "Boutique" con una ventina di lotti, eventi dedicati principalmente a mercati locali. È una soluzione che consente ai clienti di focalizzarsi sul prodotto in vendita.

**M.L.** Artcurial Motorcars ha dimostrato, mantenendo le vendite in presenza, che la passione viene alimentata dal contatto fisico. Se facciamo questo lavoro, non è solo per amore dell'automobile, ma anche per il desiderio di condividere "fisicamente" tale passione con i collezionisti. Da questo confronto diretto tra le persone si apprende sempre; lo scambio di opinioni diviene una necessità quasi fisiologica. Proprio questo "bisogno" è alla base di eventi di richiamo, come quello del settembre 2020 con la collezione di André Trigano, esteta dal sorriso radioso e dal cuore grande, di cui abbiamo festeggiato i 95 anni con il 100% delle vetture vendute al triplo delle stime! Ben 12.000 persone sono venute in un angolo remoto della Francia solo per la mostra! Mozzafiato! Poi, la Collezione André Lurton, viticoltore bordolese, a cui ancora una volta abbiamo reso omaggio con il 100% dei veicoli venduti tre volte sopra le stime! All'inizio di febbraio non c'era il Salone Rétromobile, ma Artcurial Motorcars sì, con un team eccezionale che non si è mai arreso. La Matra MS 670 vittoriosa a Le Mans nel 1972 è stata aggiudicata per sette milioni di euro, per non parlare della collezione di vetture Rally Gruppo B che hanno ottenuto record mondiali con, in testa, la mostruosa Audi Quattro venduta per due milioni di euro o la Peugeot 205 T16 che ha sfiorato il milione! Dopo tutte queste emozioni, abbiamo preso la strada, in pieno lockdown, di un Tour de France dei collezionisti francesi: più di 250 richieste di visite dopo un annuncio sui giornali... ancora un successo e belle scoperte nei fienili... che vedrete nelle prossime aste.

**Nonostante i problemi pratici ancora esistenti provocati dalla pandemia il 2021 si preannuncia uno degli anni più redditizi per le Case d'asta, se non il più redditizio. Siete d'accordo? ➡**



### Per Bonhams e Ruoteclassiche

Gregor Wenner opera nel settore dei veicoli d'antan (motociclette e automobili) da vent'anni; dal 2011 è specialista della divisione Motor Cars europea di Bonhams. Da due anni è membro del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche.



TAGHEUER.COM



## CARRERA

*"I've learned not to take time for granted. What drives me is knowing that the clock is ticking."*

*Ryan Reynolds*

**F.B.** Almeno per l'Italia e per il settore delle auto da collezione non sono d'accordo, visto che la prima parte del 2021 ha patito le conseguenze del semestre precedente di piena pandemia, in cui la raccolta è stata molto difficile a causa delle limitazioni negli spostamenti. Per altre categorie merceologiche il discorso è diverso.

**G.W.** In generale abbiamo visto una gran fame di auto da parte di collezionisti e appassionati dopo l'allentamento delle restrizioni: molti clienti ora lavorano di più da casa e si sono potenzialmente riorientati verso qualcosa che porta loro gioia come le auto d'epoca. Un'altra componente importante è che i clienti con un po' di soldi da spendere preferiscono acquistare vetture heritage piuttosto che pagare interessi negativi in banca.

**A.S.-G.** Faremo i conti a fine anno, ma non ci lamentiamo. Vediamo già un effetto post-Covid che si manifesta con una sensazione di libertà ritrovata e voglia di divertirsi.

**M.L.** Direi che il mercato è ancora molto forte, lo provano gli ultimi risultati delle vendite dei miei colleghi di Pebble Beach... un grande successo! Trasmettiamo questa passione alle generazioni future, come ho fatto io ad agosto con i miei figli (una vacanza on the road con una Pontiac Grand Safari del 1973 che ricorderanno per il resto della loro vita, e anch'io!) e il futuro sarà garantito. Ogni giorno si deve costruire un ricordo, un'esperienza. L'automobile da collezione ci aiuta in questo. Viva le auto, viva la vita!

**Le aste online hanno aperto il settore a un pubblico universale, senza confini. Internet c'era anche prima, ma perché adesso gli acquisti online sono più facili?**

**F.B.** Come già accennato, gli utenti più "tradizionali", che prima acquistavano solo in sala o via telefono, ormai non hanno più paura della rete; però quello che precede il gesto dell'acquisto, ossia la visione del lotto, non è ancora totalmente online. A prescindere da tutto, la fiducia nella Casa d'aste è fondamentale.

**G.W.** Già in passato alcune auto sono state aggiudicate su Internet. La pandemia ha accelerato lo sviluppo delle aste online e, come accennato in precedenza, le case d'asta si sono adattate molto rapidamente alla nuova condizione offrendo servizi online aggiuntivi e migliori, come video,



**Lavoro e passione**  
Augustin Sabatié-Garat è European Sales Manager di RM Sotheby's. Segue di persona la manutenzione delle vetture della sua collezione e partecipa a numerose competizioni.

**"IL POST-COVID SI MANIFESTA CON UNA SENSAZIONE DI LIBERTÀ RITROVATA E LA VOGLIA DI DIVERTIRSI"**

gallerie fotografiche molto più dettagliate e così via. Le Case hanno la grande responsabilità di essere le più oneste possibile, evidenziando non solo i lati positivi delle vetture offerte, ma anche i difetti e i possibili problemi. È però anche importante sottolineare che con ogni vendita online il potenziale cliente ha la possibilità di fissare un appuntamento e vedere l'auto o inviare uno specialista per suo conto a ispezionare il lotto. Sicuramente vorremmo incoraggiare anche questo modo di agire.

**A.S.-G.** La fiducia nella Casa è fondamentale. È quello che fa la differenza tra noi e le piattaforme di asta online, che ➤



# IONIQ 5 DRIVING EXPERIENCE

Prenota un test drive con IONIQ 5 e scopri insieme agli expert driver Quattroruote tutto quello che hai sempre voluto sapere sulla guida elettrica.

Gli expert driver di Quattroruote ti aspettano negli showroom Hyundai per un test drive senza precedenti, durante il quale potrai provare la tecnologia di IONIQ 5 e avere risposta a tutte le tue domande sulla mobilità elettrica.

Scopri le date del tour e prenota la tua Driving Experience su [hyundai.it](https://hyundai.it)



HYUNDAI



QUATTRORUOTE **c'è**

**5** GARANZIA  
KM ILLIMITATI \*

**8** 160.000 KM  
BATTERIA GARANTITA \*\*

Gamma IONIQ 5: (ciclo medio combinato WLTP correlato) consumi da 167 Wh/km a 190 Wh/km. Emissioni CO<sub>2</sub> g/km 0,0. \*La garanzia Hyundai di 5 anni a chilometraggio illimitato si applica solo ai veicoli Hyundai che sono stati originariamente venduti da un concessionario autorizzato Hyundai a un cliente finale, come indicato nei termini e nelle condizioni del libretto di garanzia. \*\*Hyundai offre una garanzia di 8 anni o 160.000 km sulla batteria ad alta tensione ai polimeri di litio. Si applicano i termini e le condizioni locali.

➔ non prendono alcun tipo di responsabilità nelle trattative.

**In base alla vostra esperienza, che cosa si vende meglio online: le vetture di serie? Le youngtimer? Le hypercar? Le vetture più economiche?**

**F.B.** Le vetture con prezzi più abbordabili (inferiori a 50.000 euro) e di appeal per un pubblico più giovane.

**G.W.** Nella mia esperienza, le auto più giovani, che non vanno restaurate e con una storia che parla da sé, si prestano molto meglio alle vendite online rispetto, ad esempio, alle anteguerra, dove la qualità e il restauro

**“IL MERCATO È ANCORA MOLTO FORTE; LO PROVANO GLI ULTIMI RISULTATI DELLE VENDITE A PEBBLE BEACH”**

### Un settore in piena salute

Matthieu Lamoure è direttore generale di Artcurial Motorcars. Secondo lui il settore è rimasto molto attivo durante la pandemia e le prospettive future sono più che rosee.



sono molto più importanti. Il prezzo poi è un altro fattore rilevante.

**A.S.-G.** Molto sinteticamente: le vetture che si vendono meglio online sono le auto di buona qualità. Di qualsiasi epoca...

**C'è ancora tanta differenza tra un'asta online e una dal vivo?**

**F.B.** L'emozione di partecipare live è sicuramente diversa; non di rado i collezionisti amano anche “farsi vedere”, mentre conquistano l'ambito trofeo. Comunque, in sala o dietro una tastiera, contano solo il coraggio e il portafoglio: alla fine il risultato non cambia.

**G.W.** Dal mio punto di vista, un'asta in presenza offre ancora molto di più: si possono vedere tutte le auto a catalogo nello stesso luogo; i clienti possono giudicare le auto molto meglio da soli, parlare con gli specialisti della Casa, vedere i documenti e, spesso, vivere una particolare atmosfera favorita dall'incontro tra appassionati che la pensano allo stesso modo, quasi sempre in alcuni dei luoghi più esclusivi ed emozionanti del mondo. E spesso anche con un drink gratis...

**A.S.-G.** Non più: anche in eventi dal vivo si possono fare offerte online.

**Cosa vedete di nuovo in un futuro prossimo nel campo delle aste?**

**F.B.** Ci sarà un'ulteriore selezione: oggi ci sono troppe Case che competono tra loro in un mercato relativamente piccolo e, salvo forse l'eccezione delle grandi Maison internazionali, ci sarà più verticalizzazione, cioè maggiore specializzazione per categoria merceologica, Paese e tipologia di oggetto. Un esempio di cosa intendo con “verticalizzazione” è l'alleanza del colosso Sotheby's con lo specialista RM.

**G.W.** Nelle aste online ci sarà la tendenza a offrire auto più giovani e di valore inferiore, ma le aste dal vivo rimarranno e offriranno una impareggiabile esperienza. Il modo in cui vengono offerte le auto è già cambiato, con molti dei lati positivi delle vendite online che si sono fatti strada anche nelle aste tradizionali. Non dimentichiamo, comunque, che da tempo è possibile acquistare in un incanto tradizionale al telefono, con un'offerta scritta e online.

**A.S.-G.** Il 2020 è stato l'anno di Internet, il 2021 quello delle 'Boutique sales'; il 2022, il 2023... vedremo, ma ci sarà sicuramente un'euforia post-Covid. **RC**

# RICHARD MILLE



CALIBER RM 07-01

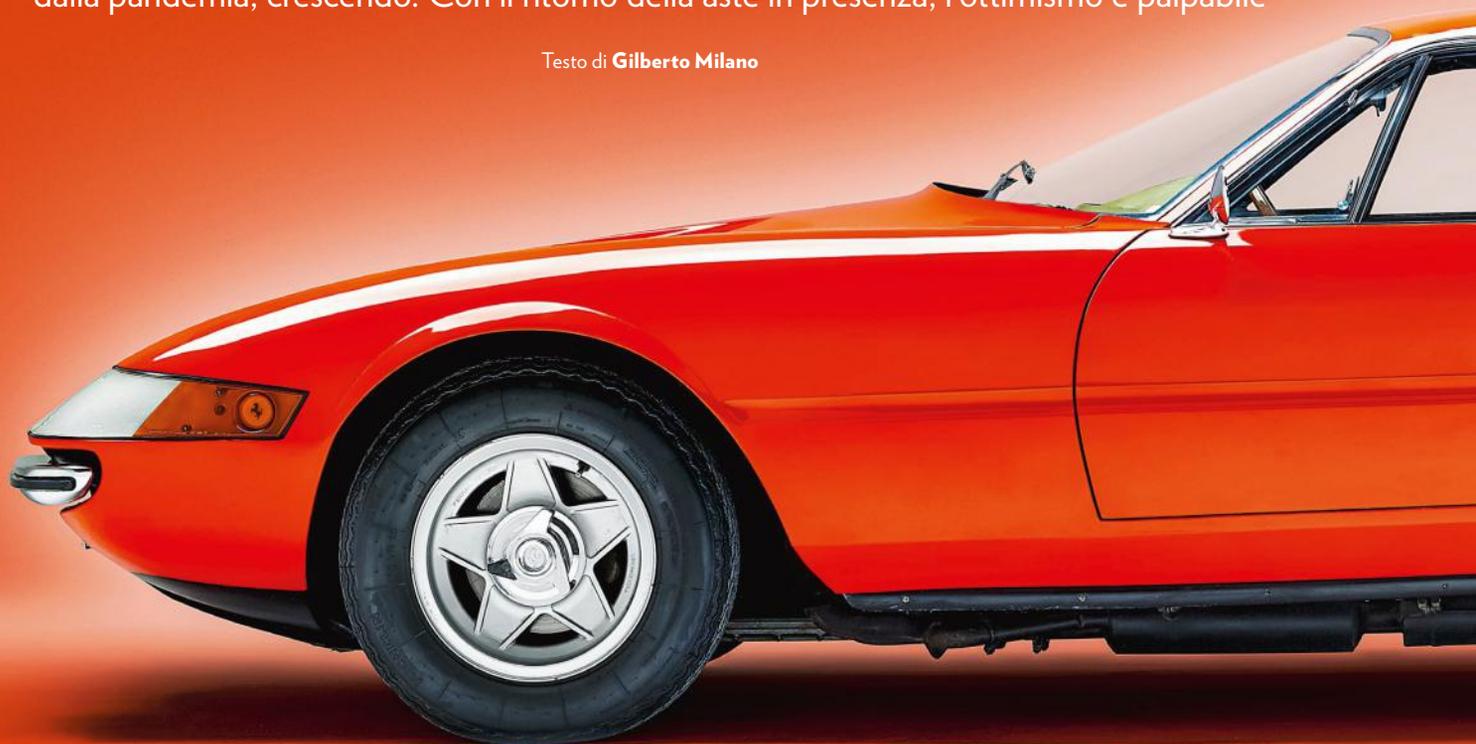
RICHARD MILLE BOUTIQUE MILANO  
VIA DELLA SPIGA 17, 20121 MILANO  
+39 02 87 22 12 75

[www.richardmille.com](http://www.richardmille.com)

# MANIFESTO DI RESILIENZA

Cifre e statistiche non mentono: raccontano, sia pure in modo un po' freddo, un settore in piena salute. Che ha saputo adattarsi alle nuove regole imposte dalla pandemia, crescendo. Con il ritorno delle aste in presenza, l'ottimismo è palpabile

Testo di **Gilberto Milano**



La pandemia ha introdotto nuove regole nel mondo delle vendite all'incanto, costringendo i protagonisti del mercato ad adattarsi alla nuova situazione. Ma se nel 2019-2020 i numeri sono stati in forte ribasso, non così si può dire per l'andamento del mercato degli ultimi dodici mesi trascorsi all'insegna di un ritrovato entusiasmo. Ce lo conferma la 26a edizione della "bibbia" dei collezionisti: il Classic Car Auction Yearbook 2020-2021, prestigiosa pubblicazione annuale che analizza puntualmente lo stato

di salute del mercato delle auto d'epoca. Illuminante ed esaustivo il commento degli autori, Adolfo Orsi e Raffaele Gazzi. "La stagione 2020-2021 ha presentato dati positivi su tutta la linea, con un numero più alto di auto offerte (da 5.066 a 5.407, +7%), più auto aggiudicate (da 3.622 a 4.045, +12%), più fatturato (da 610 a 871 milioni di euro, +43%), più auto vendute sopra il milione di dollari (da 108 a 192, +78%), prezzi medi superiori (da 186.000 a 256.000 dollari, +36%) e, importante, una percentuale di vendita molto più alta (75%, +4% rispetto ai 12 mesi precedenti)".

## DOVE I SOGNI SI AVVERANO

Con l'84% delle auto vendute negli ultimi 12 mesi il mercato statunitense è quello più attivo e più in crescita di tutti, davanti a quello inglese (69%, in ripresa nell'ultimo anno) e a quello europeo (65%, in calo rispetto alla scorsa stagione). Interessante anche la scomposizione del fatturato complessivo in base al valore delle auto vendute. La quota maggiore (39%) va alle auto aggiudicate sotto i 500.000 \$ (3.668), ma è sorprendente anche che il 33% del fatturato sia ottenuto con sole 173 auto aggiudicate tra 1 e 5 milioni di dollari. ➔

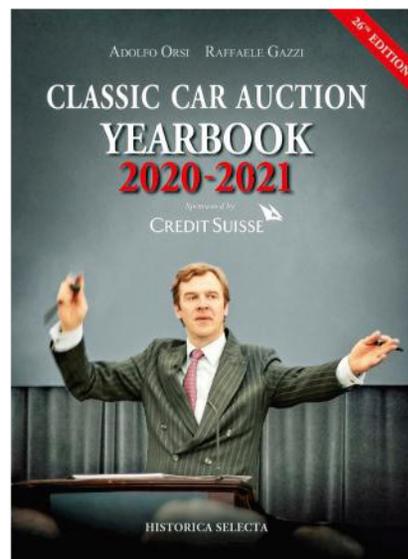


### Il peso del Cavallino

Il marchio Ferrari (qui rappresentato da una splendida 365 GTB/4) è sempre quello che condiziona maggiormente il fatturato generale, con una quota del 20,3%.

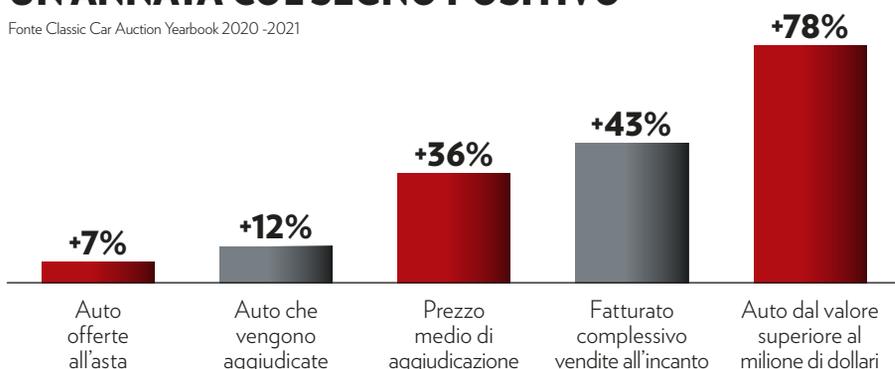
## L'ANNUARIO DI ORSI IMPERDIBILE

Per gli operatori del settore, i collezionisti e i semplici appassionati l'uscita del **Classic Car Auction Yearbook** è un appuntamento fisso, uno dei più attesi dell'anno. La pubblicazione annuale, edita da Historica Selecta, è curata da due esperti di altissima caratura: Adolfo Orsi, uno degli storici dell'auto più accreditati a livello internazionale, e Raffaele Gazzi. L'edizione 2020-2021 (400 pagine, 834 fotografie, 80 euro il prezzo di copertina) propone una radiografia dettagliata del mercato sulla base dei risultati delle vendite all'asta delle più importanti Case internazionali nel periodo 1 settembre 2020 - 31 agosto 2021; un resoconto puntuale, che riporta le analisi di 5.407 vetture di 334 marche.



## I NUMERI DAL 1 SETTEMBRE 2020 AL 31 AGOSTO 2021 UN'ANNATA COL SEGNO POSITIVO

Fonte Classic Car Auction Yearbook 2020 -2021



## Paradiso californiano

L'appuntamento con le aste di Pebble Beach a metà agosto non ha deluso le aspettative, anzi. I risultati hanno mostrato un settore animato da grande ottimismo.



➔ Completano la classifica le 185 auto aggiudicate a valori compresi tra 500.000 e un milione di dollari (12% del fatturato); le 14 vendute tra 5 e 10 milioni di \$ (9%) e le sole cinque con prezzi superiori ai 10 milioni di \$ (7%). In totale le auto di oltre 1 milione di dollari hanno rappresentato il 49% del fatturato totale contro il 47% della scorsa stagione. Quanto al peso dei marchi è sempre la Ferrari a condizionare il fatturato generale con una quota del 20,3% (era del 34% nel 2014-2015 e del 21,34% la scorsa stagione) e un prezzo medio per vettura di 538.000 \$. Seguono

Aston Martin (7,4%), Mercedes (6,7%) e Porsche (6,4%).

## MATRA È SOLD OUT

Le Rosse non sono però le vetture percentualmente più vendute: il sell-trough delle Ferrari è del 70%, inferiore del 5% alla media del mercato (75%). Le vetture aggiudicate più facilmente nella stagione 2020-2021 sono state le Matra (il 100%), davanti alle Chevrolet e alle Duesenberg (89%), alle Shelby (88%), Ford (82%) e Cadillac (79%). Come si vede il dato è condizionato ➔



## COYS SI PARLA ITALIANO

Per ora mantengono un atteggiamento molto british nei confronti della stampa, ma l'acquisto da parte loro di una delle più note Case d'Asta del Regno Unito, la cui fondazione risale al 1919, resta comunque un evento importante nel mondo delle vendite all'incanto. Soprattutto per il collezionismo italiano che per la prima volta vede due dei suoi esponenti inserirsi a pieno titolo in un settore dominato dalle società d'Oltremarica. Dallo scorso gennaio Antonio e Richard Calleri, padre e figlio, imprenditori milanesi nel campo dei servizi per l'industria petrolifera con forti interessi nel Regno Unito, sono i nuovi proprietari di Coys of Kensington Automobiles Limited ("Coys"), una delle più famose case d'asta nel campo delle auto storiche, da tempo caduta in disgrazia. Dopo essere stata ai vertici del mercato negli anni d'oro del collezionismo automobilistico Coys è infatti entrata in amministrazione controllata per la prima volta nel 2004 e successivamente nel 2020. Dietro di sé ha lasciato uno strascico di polemiche che la nuova proprietà vuole far dimenticare. Avrebbero potuto cambiare nome e ripartire da zero, ma Antonio, legato sentimentalmente a Coys fin da quando in gioventù si recava nello showroom londinese per i suoi acquisti di auto storiche, non se l'è sentita. Poco propensi a mettersi in mostra, Antonio e Richard sono due raffinati collezionisti. Entrambi membri del Cmae, vantano il possesso di diverse vetture di tutte le epoche, tra cui spiccano una Renault Type C Course Voiturette del 1900 (che Antonio ha guidato alcune volte nella London to Brighton), una Detroit Electric di inizio secolo, una Lancia Lambda, ma anche la Ferrari FZ93 del 1993, pezzo unico disegnato da Ercole Spada per Zagato, presentata a Ginevra del 1993. Per ora la pandemia ne ha frenato il rilancio (il sito è ancora "under construction"), ma presto Coys tornerà a far parlare di sé.



## Il fascino di Molsheim

La tendenza era già emersa nel 2020 e negli ultimi mesi è stata confermata: la Bugatti (nella foto una Type 35 B) è tornata nel mirino dei grandi collezionisti.

**sparco**<sup>®</sup>

**THE LEGEND IS BACK**  
DISCOVER THE HERITAGE COLLECTION



#IAMSPARCO  
[SPARCO-OFFICIAL.COM](https://www.sparco-official.com)

### Shelby non tradisce

I marchi americani hanno dato prova di grande vitalità. Tra le Case più apprezzate non poteva mancare la Shelby American (nella foto, una Cobra Mk II).



### Primato Usa

Con l'84% delle vetture aggiudicate, il mercato d'Oltreoceano si dimostra il più attivo e il più promettente. Alle sue spalle quello inglese, cresciuto al 69%. Terzo posto per la vecchia Europa (65%, in calo rispetto al passato).



➔ dalla solidità del mercato statunitense. Le europee che si vendono più facilmente sono le BMW (78%), le Bugatti e le Mercedes (77%), le Aston Martin (76%) e le Lamborghini (75%). Le Porsche sono al 68%, mentre ultime sono le Alfa Romeo (52%).

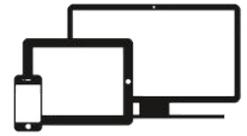
### CLASSIC AL VERTICE

Il contributo maggiore alla formazione del fatturato totale lo hanno dato le auto del dopoguerra, in particolare le Classic (costruite tra il 1946 e il 1964) con una quota del 29% e le Post-Classic (1965-1974) con il 24%. Le auto preferite dai baby boomers generano così il 53% del fatturato (era il 42% nella scorsa stagione). Cresce leggermente anche l'importanza delle più anziane, con una quota complessiva del 16% (era del 15%), mentre scende dal 16% al 14% il contributo delle Modern (1975-1999) e dal 27% al 17% quello delle Contemporary (dal 2000 in poi). Queste ultime due categorie registrano anche la più bassa percentuale di vendita (71%) di tutte. Ora si tratta di capire se l'andamento positivo di questa stagione sarà confermato o meno. "Il bicchiere è mezzo pieno o mezzo vuoto?" si chiedono i due autori a fine commento. Ai posteri... **RC**



# RUOTECLASSICHE

DIGITAL EDITION



Leggi **Ruoteclassiche**  
ovunque tu sia



[digitaledition.ruoteclassiche.it](http://digitaledition.ruoteclassiche.it)



Servicehotline:  
+49 89 262 070 57

**Fragen zum Laden**  
Charging Information

Bei technischen Problemen oder Fragen zum Ladevorgang stehen wir Ihnen gerne rund um die Uhr zur Verfügung.

In case of technical problems or general questions regarding the charging process call our 24/7 hotline.

Standortbezeichnung: BR001  
DE-799070E0301822-003AC

**Passione folgorante**

Sarà questo il futuro delle storiche? Sostituiremo i motori originali endotermici con unità elettriche? È una possibilità. La Volkswagen ha collaborato con la tedesca eClassics per dare vita all'eKäfer, un Maggiolone Cabriolet a emissioni zero.

# LE STORICHE DIVENTANO GREEN

Tra conversioni, restomod e carburanti super-ecologici, l'auto d'antan nell'era della mobilità al 100% sostenibile non sembra a rischio d'estinzione, anzi. Le soluzioni infatti esistono e sono a portata di mano

Testo di **Marco Di Pietro**



L'era della transizione elettrica è iniziata da qualche anno. Ma i risultati concreti, per quanto riguarda il mercato dell'auto nuova, si cominciano a vedere solo ora, in parte in virtù degli incentivi all'acquisto distribuiti "a pioggia" in tutta l'Europa e in parte a seguito della brusca accelerazione della crociata ambientalista avviata durante la pandemia. È plausibile che prima o poi (meno di dieci anni, forse di più) sarà proibita la vendita delle auto con propulsione endotermica. Ma quel che succederà al parco circolante attuale, limitazioni di traffico a parte (che aumenteranno) non è dato a sapersi. E, soprattutto, è difficile immaginare cosa accadrà alle auto storiche: se, dove, come e quando potranno circolare. Il timore dei più

pessimisti è che alle classiche del passato venga concesso un futuro "da riserva indiana". In tal caso, il mercato delle auto d'antan subirebbe un ridimensionamento. Come risponde il mondo heritage? E poi la tecnologia può intervenire a suo favore? La risposta alla prima domanda è: "In ordine sparso". La risposta alla seconda è: "Sì, è al lavoro da tempo e le soluzioni ci sono già".

## **CARBURANTI BIO O FUEL?**

Partiamo dal secondo quesito. La risposta alla domanda se l'innovazione tecnologica possa risolvere il problema della circolazione delle auto d'epoca ha due nomi: carburanti bio e benzine sintetiche. Ossia carburanti prodotti da fonti rinnovabili e con emissioni ridotte pressoché a zero (nell'utilizzo e nella ➔



## **Una speranza per i petrolhead**

Il futuro dei motori endotermici è legato alla possibilità di poter sfruttare i carburanti sintetici, amici dell'ambiente, quindi con emissioni ridotte pressoché a zero, prodotti oltretutto da fonti rinnovabili. Sono inoltre combustibili "drop in", che possono cioè essere utilizzati senza modificare le attuali infrastrutture distributive.

## RUOTECLASSICHE

ALIMENTAZIONE DEL FUTURO



### Dov'è il motore?

Nell'eKäfer il powertrain è alle spalle dell'abitacolo, sopra le ruote motrici e non a sbalzo come sul tradizionale Maggiolino-Maggiolone. Questa collocazione ha consentito di trasformare il vano dove c'era il quattro cilindri boxer d'origine in bagagliaio.



➔ produzione), che potrebbero sostituire quelli oggi in distribuzione. Il problema del contenimento delle emissioni riguarda del resto anche le auto elettriche, perché, se l'energia è prodotta mediante l'utilizzo di fonti non rinnovabili, la questione è risolta a metà. I carburanti bio sono ricavati dalla produzione agricola (per esempio dalla colza o dai semi di girasole). Esistono già in commercio (in minime quantità in Italia, più diffusi all'estero) il bio-diesel e le benzine additivate con l'etanolo, ricavato dalle barbabietole o dalla canna da zucchero, o da altro ancora, come le bio-masse. Però i carburanti prodotti dall'agricoltura hanno un problema di sostenibilità: sottraggono risorse alla catena alimentare.

Per i carburanti sintetici, ossia gli eFuel, siamo già a buon punto. È già possibile produrli: si utilizza elettricità generata da fonti rinnovabili (energia eolica o solare) per ricavare idrogeno dall'acqua, quindi si aggiunge il carbonio e infine si combinano CO<sub>2</sub> e H<sub>2</sub> per produrre benzina, gasolio, gas e perfino kerosene per alimentare gli aerei. In pratica si realizza un circolo virtuoso in cui i produttori di carburanti sintetici catturano la CO<sub>2</sub> necessaria per la fabbricazione dall'aria circostante, trasformando i gas serra in vera e propria risorsa da sfruttare. E quindi riutilizzano la CO<sub>2</sub> emessa dalla combustione di questi carburanti "puliti" per produrre nuovo combustibile. Un ciclo perfetto, insomma.

### LA RETE C'È GIÀ

Con un ulteriore vantaggio: questi carburanti sintetici vengono definiti dagli esperti "drop in", perché possono essere distribuiti senza modificare l'infrastruttura delle aree di servizio da cui vengono ora erogati i carburanti tradizionali. In pratica la rete di distribuzione è già pronta! Non resta dunque che attivare la produzione su larga scala per ridurre i costi. Ma ci vuole tempo, e noi ne abbiamo poco. Secondo le stime degli esperti, i carburanti sintetici, a regime, potrebbero avere un costo compreso tra 1,20 e 1,40 euro/litro (ante tasse, ovviamente) entro il 2030, per poi scendere sotto l'euro al litro nel 2050. La benzina e il gasolio, oggi, costano, alla pompa e prima dell'imposizione fiscale



### Che trasformazione

L'eKäfer ha mantenuto il tradizionale strumento unico, pur aggiornato nella grafica e nelle funzioni. La trasformazione del Maggiolone avviene utilizzando componenti originali Volkswagen.





## È PLAUSIBILE CHE, TRA QUALCHE ANNO (DIECI O FORSE PIÙ), SARÀ PROIBITA LA VENDITA DELLE AUTO CON PROPULSIONE ENDOTERMICA

di Iva e accise, attorno ai 60-70 centesimi di euro. Diciamo che potrebbero costare il doppio della "verde" già in questo decennio? Un aggravio sopportabile, pur di consentire agli appassionati di usare ancora le loro auto storiche da collezione. Gli eFuel sono al centro della ricerca non soltanto da parte delle multinazionali del petrolio, ma anche dei costruttori automobilistici. La Porsche, per esempio,

da anni li sta testando, con lo scopo di rendere tutta la sua gamma adatta all'utilizzo di questi carburanti già in un futuro prossimo. I test si svolgono anche sui modelli storici. L'ingegner Frank Walliser, vicepresidente di Porsche Motorsport e GT, ha affermato che le emissioni degli eFuel sono migliori rispetto a quelle dei carburanti di origine fossile: meno particolato, meno NO<sub>x</sub>

e una riduzione della CO<sub>2</sub> stimata attorno all'85%. I risultati dei carburanti sintetici sono paragonabili, dunque, nell'intero ciclo di vita, alle emissioni necessarie per costruire e utilizzare un'auto elettrica. La TotalEnergies ha messo a punto un carburante sintetico al 100% specifico per le competizioni: verrà utilizzato alla 24 Ore di Le Mans del 2022, in tutte le prove del Campionato del Mondo Endurance FIA e nell'European Le Mans Series. I carburanti sintetici debutteranno anche sulle power unit delle Formula 1 nel 2023.

### OFFICINE AL LAVORO

L'adattamento delle auto con motore a combustione interna, anche quelle d'epoca, potrebbe aprire immense ➔



### Il passato diviene futuro

La Opel Manta GSe è mossa da un motore da 147 CV, alimentato da una batteria agli ioni di litio di 31kWh, che assicura un'autonomia di circa 200 km. Nella plancia dominano due schermi touch da 12" e 10" orientati verso il guidatore dove sono visualizzate tutte le informazioni sulla vettura.



## GLI EFUEL, I CARBURANTI SINTETICI, SONO AL CENTRO DELLA RICERCA DEI COSTRUTTORI AUTOMOBILISTICI

■ prospettive alle reti di assistenza aftermarket, alimentando un business, quello delle officine, che oggi versa in cattive acque. Insomma: siamo alla vigilia di un passaggio epocale. La Bosch, il colosso mondiale dell'elettronica nell'auto, è in prima linea nello studio dei carburanti di sintesi: gli esperti dell'azienda hanno affermato che l'utilizzo programmato degli eFuel come strategia complementare alla mobilità elettrica potrebbe fare risparmiare all'Europa 2,8 miliardi di tonnellate di emissioni di CO<sub>2</sub>. Ossia tre volte tanto le emissioni annuali dell'intera Germania.

### RESTOMOD E DINTORNI

Sul versante delle automobili da collezione, si sta diffondendo il "restomod elettrico", ossia la conversione di modelli di auto storiche alla propulsione elettrica, abbinata all'aggiornamento delle caratteristiche tecniche e di design secondo concetti più moderni. Le medesime Case costruttrici si sono cimentate in queste trasformazioni. Volkswagen ha realizzato, attraverso le competenze del reparto Classic (che ha creato una divisione eClassic) e di Volkswagen Group Components, la eKäfer, ossia un Maggiolone Cabriolet del 1973.

Il power train è collocato sempre posteriormente, ma in posizione tale da trasformare l'originale vano motore in bagagliaio; l'autonomia è di 200 km, mentre la velocità tocca i 150 km/h, con un'accelerazione da 0 a 80 km/h in 8 secondi. Un Maggiolone fulmineo. La Jaguar dal canto suo ha dato vita alla E Type Zero, assurta agli onori della cronaca mondiale nel 2018 per essere stata usata dal principe Harry in occasione del matrimonio con Meghan Markle. Del tutto identica alla E Type originale del 1961, monta un propulsore elettrico che sviluppa 300 CV, sufficienti a raggiungere i 270 km/h. Accelera

## RUOTECLASSICHE

ALIMENTAZIONE DEL FUTURO



### Una fine prematura

Senza dubbio è il "restomod elettrico" più noto: la Jaguar E Type Zero. Realizzata dalla Casa nel 2018, stregò il pubblico, nonostante l'assenza dell'originale motore XK a sei cilindri in linea.

A sostituirlo un'unità "green" con un'autonomia di circa 300 km.

La trasformazione, diceva la Jaguar, era reversibile.

La produzione sarebbe dovuta iniziare nel 2020, ma alla fine del 2019 lo sviluppo fu interrotto.

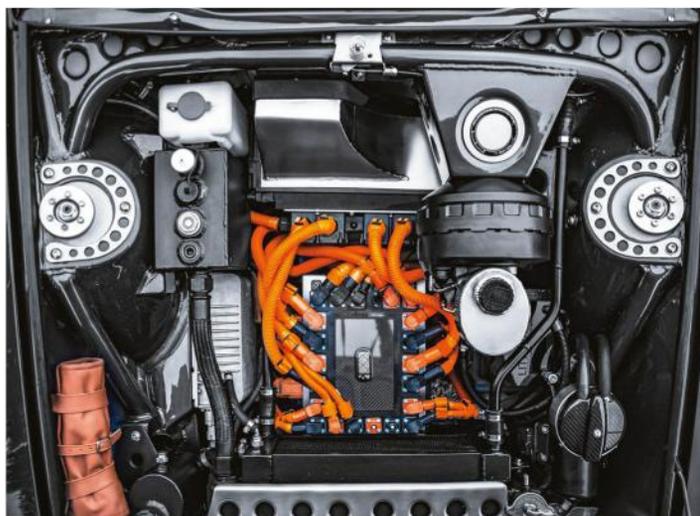


da 0 a 100 in soli 5,5 secondi. Progettata e realizzata dal reparto Jaguar Land Rover Classic, sarebbe dovuta entrare in regolare produzione, ma alla fine del 2019 ogni ulteriore sviluppo è stato sospeso. La Opel ha deciso di costruire la Manta GSe Elektromod: stile anni 70 ammodernato, propulsione elettrica, trazione posteriore e possibilità di agire manualmente sul cambio a quattro marce oppure scegliere la modalità automatica. Tuttavia l'"EV restomodding" non nasce dai colossi dell'industria automobilistica. Pioniera di questa attività è la Lunaz, azienda britannica che ha sede nei pressi del circuito di Silverstone: la prima ➔



### Vecchie emozioni

La Totem Automobili ha realizzato uno dei "restomod" più coinvolgenti: la GT Electric. Quasi 600 CV, trazione posteriore e una trasmissione capace di evocare le emozioni di guida di un cambio manuale. L'azienda ha voluto soddisfare i più incalliti petrolhead con una versione spinta da un V6 a benzina biturbo di 2,9 litri.



↳ auto prodotta è stata una Jaguar XK 120 (proposta per 350.000 sterline), poi è passata alla Jaguar E Type e persino alla Rolls-Royce Phantom V. Oltreoceano opera la californiana Zelectric Motors, specializzata nella conversione elettrica di VW e Porsche con boxer raffreddati ad aria. L'aggiornamento, sottolinea la società, è perfettamente reversibile poiché non viene alterata in alcun modo la struttura della vettura.

### LO ZAMPINO DI LAPO

La Fiat 500 Jolly Icon-e e la Panda Integral-e sono opera di Garage Italia e di Lapo Elkann: hanno un'autonomia di circa 120 km. La Swindon Powertrain di Londra produce un kit di conversione per la classica Mini. Il kit retrofit costa 8.850 sterline (al cambio sono poco più di 10.000 euro). L'azienda Charge, invece, ha pensato di proporre la replica di "Eleanor", la Shelby Mustang GT 500 del film "Fuori in 60 secondi", convertita a emissioni zero: la produzione prevista è di 500 esemplari, proposti al prezzo di 300.000 euro cadauno. Non poteva



# SUL VERSANTE DELLE AUTOMOBILI DA COLLEZIONE, SI STA DIFFONDENDO IL “RESTOMOD ELETTRICO”

mancare la DeLorean: l'azienda che ha rilevato anni fa il marchio, e tutto l'inventario dei ricambi, ha in mente un progetto di “continuation series” a emissioni zero. Però a scaldare i cuori degli appassionati è la Giulia GT Electric dell'azienda veneta Totem: un “restomod” della GT Junior spettacolare nella sua modernità rétro. La GT ha un motore elettrico da 590 CV e va da 0 a 100 km/h in 2,9 secondi. Però, dopo la GT Electric, la Totem ha voluto accontentare i “petrolhead” presentando la GT Super che, sotto sembianze identiche, nasconde il V6 biturbo di 2,9 litri della Giulia Quadrifoglio, elaborato fino a 620 CV. Pur leggermente meno rapida nello 0-100 (la Super impiega 3 decimi

di secondo in più), è nettamente più veloce: 313 km/h anziché 255 km/h. La domanda che si pongono gli appassionati, però, è la seguente: c'è un mercato effettivo e di quantità per i restomod RV? La risposta è nì.

### GREEN WASHING

Certo, gli eccentrici non mancano anche in questo caso, gente disposta a svenarsi economicamente pur di fare scena e darsi una bella “ecologica lavata di faccia” (gli inglesi, appunto, chiamano questo tentativo di darsi una patente da ecologista irreprensibile, ma solo di facciata, “green washing”). Però la maggioranza dei collezionisti si mostra molto perplessa. Resistenza al cambiamento, oppure il fenomeno

rimarrà confinato per sempre in una nicchia? È presto per giudicare.

Del resto anche Mate Rimac, il patron dell'azienda croata produttrice della hypercar elettrica più cool del momento e che recentemente ha rilevato una quota significativa della Bugatti, aveva iniziato proprio con un'auto storica, trasformando in elettrica una vecchia BMW Serie 3 E30 col motore fuso. In ogni caso la posizione della Fiva in merito alle trasformazioni in elettrico delle auto storiche è chiara e inequivocabile. In un comunicato ufficiale ha affermato: “La Fiva comprende le motivazioni per cui alcuni proprietari vogliono elettrificare i loro veicoli, e fintanto che queste operazioni rispettano leggi e codici stradali, alla fine si tratta di una scelta personale e soggettiva. Però la Fiva si dedica alla conservazione, protezione e promozione delle auto storiche, e non può in alcun modo appoggiare l'uso di componenti elettrici moderni (motori e batterie) per sostituire le unità originali”. Un giudizio tombale? Probabilmente sì. Allora non ci resta che sperare negli eFuel... **RC**



# MULTIFORME INGEGNO

Abruzzese, 34 anni, l'auto sportiva e la comunicazione, in tutte le sue sfaccettature, nel sangue. Guarda al futuro con il digitale, ma dal passato trae insegnamenti preziosi

Testo di **Marco Visani**



**N**on chiamatelo influencer. E neppure youtuber. Sono definizioni che Davide Cironi, che pure di appassionati ne influenza tanti e ha un seguito pazzesco sul "tubo", rifiuta perché non rappresentano la complessità del suo lavoro. Di cose ne fa in effetti così tante che lui stesso fatica a definirsi in modo univoco. Sbobinando il suo curriculum, salta fuori che è produttore televisivo, scrittore, test driver e istruttore di guida. È uno che,

partendo dalla passione per le auto sportive (tanta), dalla conoscenza dei temi che tratta (di più) e dal bisogno di riempire quello che per lui era un vuoto nella comunicazione dell'automobile, si è inventato un originale mesh-up tra digitale e analogico, saltando dal web alla TV e coinvolgendo anche l'editoria tradizionale. Se mai esiste un cliché del giovane agitatore Davide, 34 anni, tanto disinvoltato in video quanto riservato a telecamere spente, se ne tiene ben distante. Persino per il luogo in cui

la sua attività è impiantata: l'Abruzzo, che di automobilistico ha meno di altri, a parte passate glorie del motorsport (Taraschi o Patriarca, per dirne due) o realtà industriali affini eppure diversissime (lo stabilimento dei furgoni Sevel in Val di Sangro).

## **MULTITASKING**

Ha iniziato senza mezzi né sponsor nel 2013 e oggi il suo sito [driveexperience.it](http://driveexperience.it) non è solo il portale a tema in italiano più seguito: è diventato parte di un sistema



### La prediletta? La F40

Alla base di tutte le sue attività c'è la passione per le auto sportive: Davide Cironi è, qui sotto, con una Pagani Zonda R, e, sopra, in contemplazione di una Miura. Qui a lato, Davide con una 037. Più in basso, a sinistra con una F40, la sua preferita, e, a destra con una Giulia GT.

**“DIETRO OGNI  
PROGETTO  
DI RESTAURO  
CI SONO PASSIONE,  
SACRIFICIO,  
E LA BELLEZZA  
DELL'INCONTRO  
TRA LE PERSONE”**



che coinvolge collaboratori professionali, che crea programmi per Discovery+ (“Dal pollaio alla pista”, “Le regine” e un terzo format in preparazione) e organizza, con la sua Academy, corsi di collaudo con Loris Biccocchi, l'uomo delle Bugatti, all'autodromo di Modena. Tra i suoi pezzi di bravura, le videointerviste ai grandi progettisti (Forghieri, Limone, Dallara, Stanzani, Materazzi e tanti altri), e la collana di libri (sin qui, cinque titoli) realizzati in formato cartaceo e distribuiti

senza intermediari “per avvicinare i giovani a questo mondo in forme che oggi sono controcorrente, pur sapendo che è assai più facile raggiungerli con un video”. Nel podio delle sue auto preferite, tutta roba forte e italiana: F40 e Miura come prima e seconda scelta e, in una terza piazza collettiva, 037, GT Junior, 155 DTM. Sul futuro del mercato Davide non vede l'imminenza di una bolla in esplosione, ma non nasconde un filo di preoccupazione sull'utilizzabilità

dei veicoli storici per via delle restrizioni alla circolazione. Soprattutto, insiste su un fatto: per coinvolgere le nuove generazioni in questo mondo occorre comunicare che dietro ogni progetto di restauro, anche il più modesto, ci sono passione, sacrificio, e la bellezza dell'incontro tra le persone, “perché ogni specialista che conosci e che ti vende una boccia ha una sua vita, un suo percorso da raccontarti, un'anima. Ed è proprio in quest'anima la chiave di tutto”. **RC**



# SPORCARSÌ LE MANI

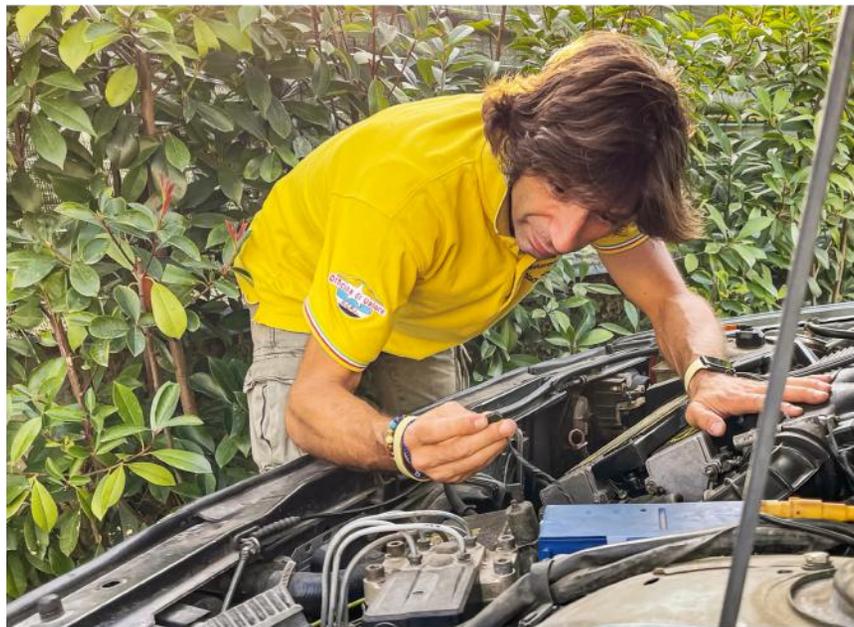
Lombardo, 45 anni, ha unito l'esperienza del suo lavoro manuale ai vari mezzi di comunicazione di oggi: buca Instagram e YouTube, spopola in TV e sogna un laboratorio per bambini

Testo di **Marco Visani**

## Entusiasmo contagioso

Non si è mai arreso, Emanuele Sabatino, e con animo (automobilisticamente) "pop" si è reinventato youtuber e personaggio sempre positivo della TV.

Le sue auto preferite sono 127, Tipo, Tempra, Croma, 164, 156, Thema (nell'altra pagina) oltre a un'Auto Union Munga, nell'altra pagina in basso.



Quella faccenda che nulla si trasforma in opportunità meglio della crisi l'avrete sentita così tante volte che ve l'avremmo risparmiata.

È quello che è successo nella vita di Emamotorsport, al secolo Emanuele Sabatino, 45 anni, pavese. Rapido rewind: a 21 anni apre un'officina per la preparazione di auto sportive a Melegnano: dura alcuni anni, poi chiude. Si ricicla nel ciclismo, con un negozio, ma glielo svaligiano. Una nuova officina a Broni non decolla. Con la determinazione della disperazione, si iscrive a un corso di comunicazione e marketing, che a uno abituato a vivere tra chiavi inglesi e cacciaviti dev'essere sembrata fuffa allo stato puro. Però, però. La strategia dà frutti: è il 2016 quando pubblica un video su YouTube (tema, la valvola EGR). Le visualizzazioni schizzano, si aggiungono Instagram e decine di migliaia di follower e infine arriva la TV ("In officina con Ema" in onda su D-Max). Entusiasta di natura, si sente più creatore di contenuti che influencer. E si distacca dagli altri personaggi di questa rassegna per la selezione "pop" delle sue auto del cuore: figurano gran parte delle auto dell'allora Gruppo Fiat "perché sono quelle con cui ho fatto la gavetta: 127, Tipo, Tempra, Cromo, 164, 156". Il suo garage rispetta in parte questa inclinazione nostalgica (una Thema 2.0 16V seconda serie restaurata e regalata al papà, una Biturbo prima serie, ancora di quelle con l'orologio in plastica) con un paio di innesti "strani", da vero intenditore: una Auto Union Munga e un derivato della Lawil Varzina, microcar che si costruiva negli anni 70 dalle sue parti. Di recente, si è divertito a "restomodare" una Panda 4x4 di prima generazione montandoci un motore elettrico.

## POCHE CHIACCHIERE

È qual è il modo migliore di parlare ai giovani di auto d'epoca? "Non dobbiamo parlare, con le chiacchiere non si va da nessuna parte. La meccanica non è una fede, è una disciplina. Quindi: bisogna fargli vedere - coi fatti - cosa significa smontare e rimontare un'auto. Sono anni che sogno di aprire un laboratorio di manualità per bambini dai 6 ai 13 anni e sto cercando uno sponsor che ci creda e che mi aiuti". Sul futuro delle auto da collezione, fa due considerazioni.



**"BISOGNA  
MOSTRARE  
COI FATTI  
COSA SIGNIFICA  
SMONTARE  
E RIMONTARE  
UN'AUTO"**



Una è che le quotazioni delle youngtimer sono in crescita esponenziale in questi ultimi anni, con i pro e i contro che questo comporta. L'altro pensiero ha nuovamente i giovani per protagonisti: "Il ridotto interesse per l'automobile, cui si preferiscono i device elettronici e che si esprime anche nell'innalzamento dell'età in cui si consegue la patente, potrebbe avere alla lunga ripercussioni sull'amore per le automobili classiche. È proprio per scongiurare questo rischio che tocca a noi, padri, insudiciare di olio minerale le mani dei nostri figli". **RC**

**RUOTECCLASSICHE**

PERSONAGGI - MARCHETTINO

# CI METTO LA FACCIA

Ha iniziato da ragazzino con la sua fotocamerina, oggi è uno youtuber da 651 mila follower. E fa tutto lui, dalla scelta delle auto al montaggio finale dei video. Con passione

Testo di **Marco Visani**



## “PER PARLARE DI CLASSICHE AI GIOVANI LO YOUTUBER È CONVINTO CHE IL VIDEO SIA LO STRUMENTO PIÙ INDICATO”

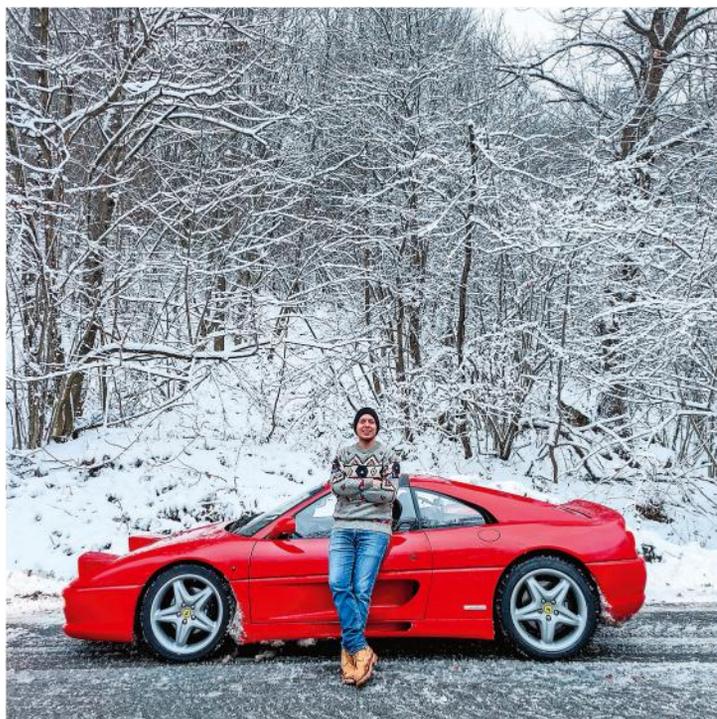
**H**a iniziato a caricare contenuti su Internet quindici anni fa: al tempo il termine “youtuber” nemmeno l’avevano coniato, anzi YouTube era un’avanguardia digitale sconosciuta ai più. Instagram, per dire, non l’avevano proprio inventato. Ma tutto questo non sarebbe nemmeno così importante, se non vi dicessimo che oggi ha trent’anni, il che significa che ha iniziato nemmeno quindicenne. Per sorprendente che possa apparire, è il più giovane della nostra (volutamente molto eterogenea) rassegna, ma quello con la maggiore “anzianità” di servizio. Lui è Marchettino, influencer che, nonostante i 651 mila follower che ha sul canale di condivisione video, mantiene un profilo decisamente basso:

non ama rivelare il suo cognome né la sua terra d’origine (anche se noi vi sveliamo che vive in una regione che coi motori ci va molto d’accordo. Come dite? Che sono tante? Appunto). Il suo ingresso nel territorio delle classiche in video è avvenuto per tappe progressive: prima solo immagini e il sound delle auto - la sua è una passione a due facce: ama girare video e ama le auto, dunque si è messo a fare video che parlano di auto - poi commenti in voce e solo molti anni più tardi, come si dice con un’espressione persino abusata, ci ha messo la faccia. “Certo, prima di prendere la patente le auto mica le potevo guidare”, commenta oggi divertito. Nonostante il seguito di pubblico, il suo rimane

uno one man show, nel senso che fa tutto lui: sceglie i temi da trattare (leggi, le vetture da provare) nonché le location, fa le riprese, i testi e provvede al montaggio. “Nei commenti ai video mi dicono che appaio molto genuino nella mia passione: ne tengo conto e credo che, se prendessi qualcuno a lavorare con me, il risultato finirebbe per essere in qualche modo filtrato”. Le sue auto preferite sono la F40 (“Italiana, cruda: c’è tutto Enzo Ferrari, lì dentro”), la Diablo GT (“Spartana, con tanta sostanza Lamborghini”) e la Fiat 500 (“L’auto italiana più conosciuta al mondo assieme alla Ferrari”). Nel suo garage ci sono una 500 moderna (Abarth, però), una Ferrari F355 e una Toyota GR Yaris.

### FERRARI DA VECCHI. O NO?

Per parlare di classiche ai giovani è convinto che il video sia lo strumento più indicato e che, illustrando le peculiarità di ogni veicolo, si riesca a far loro apprezzare anche quelli che all’apparenza sono meno nelle loro corde: “Quando ho comperato la mia Ferrari e l’ho mostrata su YouTube, mi dicevano che è un’auto da vecchi, poi, vedendola in azione, si sono resi conto poco a poco che ha argomenti interessanti, e che non è una questione di età”. A guidare veloce ha imparato da solo, con la semplice aggiunta di qualche corso, ma soprattutto “osservando amici più bravi di me in pista”. Il futuro del mondo collezionistico lo vede in modo incoraggiante: “La sempre più massiccia elettrificazione, che molti non amano, e l’oggettiva mancanza di proposte nel settore delle auto sportive accessibili fa sì che molte persone si indirizzino al classico anche semplicemente perché non c’è più niente che le coinvolga sul mercato del nuovo. E questo, in termini di scambi e di valore, mi pare un dato confortante”. **RIC**



**One man show**  
La Ferrari 355 GTS (qui sotto a sinistra) è da poco parte del garage personale di Marchettino. A destra, in un altro scatto con la DeLorean DMC-12. Qui sopra, sorride da una Renault 5 Turbo e, nell’altra pagina, è con una Porsche 911 Speedster.



# CURIOSITÀ INSAZIABILE

Non solo automobili, ma aerei, imbarcazioni e oggetti da collezione in genere. Un mondo vintage che presenta usando testi in inglese. E sul futuro delle storiche è ottimista

Testo di **Marco Visani**

**P**er farsi notare non serve essere migliori: meglio essere diversi. E Alberto Vassallo, fondatore del canale *carandovintage.com* che conta 650 mila follower su Instagram, diverso lo è eccome. Mentre i più puntano sulla comunicazione video, lui per “parlare” di vintage usa in prevalenza foto e testi scritti, sia sul sito (sia sul profilo social. Non tratta solo di auto ma anche di imbarcazioni, aerei e pezzi da collezione in genere, siano essi orologi o macchine per scrivere, con una punta di curiosità non solo per i prodotti

ma anche per il côté artistico, nonché per il mondo industriale che ci gravita intorno (l'Olivetti, per fare un nome). In più, usa unicamente l'inglese nonostante sia italianissimo (la sua attività è basata in provincia di Cuneo), e questa è una calamita naturale per attrarre un pubblico molto vasto. Non lavora da solo, ma conta su una rete diffusa di collaboratori (un team di una quindicina di persone) per coprire i grandi appuntamenti internazionali, tipo Pebble Beach o Goodwood. Anzi: il reclutamento

dei fotografi per gli eventi esteri avviene oramai con un contest sul suo sito (benefici dell'inglese, appunto). È molto ottimista sul futuro del mercato dei veicoli d'epoca: “Se ci riferiamo al mondo del collezionismo, l'automobile è ancora relativamente giovane, e ha molto da esprimere. Oltre al fatto che il ricambio generazionale sta spostando l'interesse verso le youngtimer, l'avvento dell'era elettrica trasformerà in instant classic tutte le (numerose) ultime termiche di ogni costruttore: l'auto storica diventerà, così,



**“L'AUTOMOBILE, ANCHE QUANDO APPARE ESCLUSIVA PERCHÉ RISERVATA A POCHISSIMI, IN REALTÀ È INCLUSIVA”**



non solo un bene rifugio ma anche un riparo psicologico per quanti ancora faticano ad accettare l'imminente transizione ecologica". Ad Alberto piacciono soprattutto i grandi classici dell'auto sportiva: l'Alfa Romeo 33 Stradale ("Mi rappresenta alla perfezione"), la Ferrari F40 ("Siamo entrambi del 1987") e - sorpresa - la Fiat Multipla. "Intendiamoci: non sto dicendo né che sia bella né che sia la mia preferita. Eppure mi intriga, perché la trovo un esempio interessantissimo di auto inizialmente non accettata, e compresa dal pubblico solo a posteriori".

### L'IMPORTANZA DELLA STORIA

Quanto al rapporto tra giovani e collezionismo e al modo di metterli in relazione, è nuovamente molto positivo: "Parto da una considerazione: l'automobile, anche quando appare esclusiva perché in pochissimi se la possono permettere, è in realtà inclusiva: una 288 GTO esposta a una fiera attrae i ragazzi come la carta moschicida. Da qui, secondo me, va fatta un'opera di cultura per sensibilizzarli allo studio della storia, che è fatta non solo di caratteristiche meccaniche, ma soprattutto di persone: vedere i documenti, chi l'ha guidata prima di te, che palmarès ha se si tratta di un modello da corsa, che cos'ha dato alle persone e al suo momento storico quella vettura, quell'esemplare". **R&G**



### Da ieri a oggi

Nelle foto sopra, Alberto Vassallo insieme alla sua amata Alfa Romeo Alfasud Super immatricolata nel gennaio del 1980. Qui a fianco, l'Alfa Romeo Giulia GTAm; più a sinistra, la Aston Martin DBX. Nella pagina accanto, sul circuito di Spa-Francorchamps e con la monoposto Alfa Romeo della stagione 2019.

# MONDO HERITAGE, E CHI TI FERMA?

Nell'ultimo anno, la rivalutazione dei modelli esaminati dal Comitato Prezzi di Ruoteclassiche è stata del 4,25 % (+7 l'anno prima). Segno che il mercato delle auto da collezione (storiche e soprattutto più giovani) non ha mai ceduto

Testo di **Marco Di Pietro** – analisi di **Massimiliano Amati** e **Lucia Sinisi**



I listini di Ruoteclassiche sono ormai da anni il punto di riferimento del mercato, perché sono il frutto di un lungo e laborioso processo di aggiornamento costante, che coinvolge la redazione, il team di Quattroruote Professional, l'Analisi di Mercato e un panel di consulenti esperti. Nella Banca Dati della nostra rivista sono compresi quasi 9.000 modelli e versioni di vetture, veicoli commerciali leggeri e industriali e moto da collezione prodotti nel periodo tra il 1918 fino a circa un decennio fa, collegandosi direttamente alla banca dati dell'usato di Quattroruote. Il sistema di verifica dei valori è governato da un team di esperti, sotto la direzione della redazione di Ruoteclassiche, che si riunisce periodicamente, il "Comitato Prezzi". Una sorta di osservatorio permanente di tutto ciò che accade sul mercato dei veicoli da collezione a livello

internazionale. Anche quest'anno il "pool" si è arricchito di nuovi esperti, raggiungendo la trentina di membri, cui si aggiungono due importanti collaborazioni: K500, il più importante osservatorio internazionale sul mercato delle Top Car da collezione, e Catawiki, il portale europeo di aste online. Oltre a loro, un numero significativo di commercianti nazionali ed esteri ci aiuta a monitorare il mercato.

## MONITORAGGIO CONTINUO

Come ogni anno, per la "Guida al Mercato" i nostri esperti realizzano un'analisi di ciò che è cambiato nei listini da novembre 2020 alle quotazioni di questo mese (novembre 2021). Nei 13 mesi che costituiscono il periodo di osservazione, la Banca Dati ha registrato un'attività di controllo o variazione di valore su 7.322. Di questi, 2.440 hanno avuto una variazione delle quotazioni

(verso l'alto o in discesa). È stata eseguita un'attività anche per 4.882 altri record: il monitoraggio di verifica della quotazione, che è stata confermata ancora valida, e, di conseguenza, registrata con una nuova data di aggiornamento. Qual è stata la variazione di prezzo media sul totale dei modelli e versioni presi in esame? Un incremento di 5.228 euro, pari a una variazione positiva del 15,35%. Questo dato è di per sé poco significativo, perché è la classica "media del pollo", per usare un linguaggio comprensibile a tutti. Cioè a fronte di un incremento (o decremento) molto significativo per alcuni modelli (l'aumento massimo di valore è stato di 2,2 milioni di euro, la flessione più consistente di 100.000 euro), la maggioranza delle auto da collezione ha subito variazioni più modeste, ma la media matematica dà appunto questo risultato. Le "punte" di variazione massima e minima,



### Il futuro è roseo

Un anno difficile, certo. Che però non ha messo in ginocchio il mondo delle storiche e delle youngtimer (e instant classic): il mercato ha fatto registrare variazioni significative del valore delle vetture. Ora con la riapertura di fiere e saloni l'ottimismo è d'obbligo.



ovviamente, incidono sulla media del mercato, anche se in assoluto sono poco significative, perché riguardano modelli di eccezionale valore, solitamente soggetti a transazioni internazionali durante le principali aste. Ben più significativo per comprendere il reale stato di salute del mercato, è invece la variazione media sul totale delle quotazioni analizzate: è stata pari al 4,25%, quasi tre punti in meno rispetto all'annata precedente. Ossia: prendendo in considerazione tutto il panel degli 8.819 modelli, anche quelli che non hanno subito variazioni di prezzo positive o negative, il valore medio di incremento è stato di poco superiore al 4%. Un dato in flessione rispetto all'anno scorso, ma significativo perché indica che, nonostante la pandemia abbia colpito duro soprattutto fino a primavera, il mercato non ha mai dato segni di cedimento. **RIC**

## STABILI O MOSSE, DODICI MESI DI ANALISI

L'analisi che compare in questa pagina utilizza come base statistica di confronto le quotazioni di Ruoteclassiche apparse nelle scorse edizioni della "Guida al Mercato". Sono analizzate le quotazioni di 8.819 modelli o versioni di auto, veicoli commerciali/industriali e moto

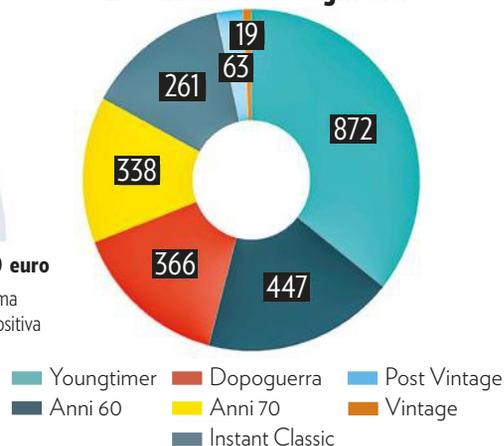
da collezione prodotte tra il 1918 e il decennio scorso. 2.440, cioè il 27,7%, di questi modelli ha subito delle variazioni di valore (lo scorso anno il 33%), mentre 4.882 hanno visto confermare come ancora attuale la quotazione pubblicata nei nostri listini.

<b>Modelli confrontati</b>	<b>Numero variazioni</b>
<b>8.819</b>	<b>2.440</b>
<b>Variazione media</b>	<b>Variazione media totale</b>
<b>+15,35%</b>	<b>+4,25%</b>

### Come sono cambiate le quotazioni



### Le variazioni e i segmenti



## AUTO ANNI 70 E YOUNGTIMER LE PIÙ VIVACI

Suddividendo gli 8.819 modelli di auto (o le versioni) analizzati in questo studio nei segmenti di appartenenza divisi in periodi storici, è evidente che il comparto che ha fatto registrare più modifiche di quotazione è quello delle auto degli anni 70: 366 variazioni, pari al 31,9%. Al secondo posto le youngtimer,

il comparto con più cambiamenti di prezzo: 872 variazioni (31%). A seguire, i veicoli anni 60 si sono dimostrati più dinamici (28,4%). Rispetto alle modifiche dei listini nell'anno precedente, si nota una minore attività di cambiamenti dei prezzi, comunque con oscillazioni importanti.

Segmento (periodo)	N. variazioni	Variazione media €	Variazione media %	Variazione media % sul totale del segmento
<b>Youngtimer</b>	872	+4.314	+20,16	+6,22
<b>Anni Sessanta</b>	447	+2.358	+11,29	+3,20
<b>Dopoguerra</b>	335	+1.510	+8,74	+1,78
<b>Anni Settanta</b>	366	+984	+15,39	+4,92
<b>Instant Classic</b>	338	+4.387	+13,80	+6,96
<b>Post Vintage</b>	63	+18.622	+19,93	+2,03
<b>Vintage</b>	19	+232.505	+19,03	+1,10
<b>Veteran</b>	0	0	0	0
<b>Tutti i segmenti</b>	2.440	+5.228	+15,35	+4,25

Fonte: Analisi di Mercato Ruoteclassiche



# VOGLIA DI VINCERE

È la visione dei professionisti del Comitato Prezzi. Va a gonfie vele il mercato che non si è mai piegato nell'annus horribilis; si impone sempre la qualità delle proposte; trionfano i collezionisti più esigenti; ma sveltano, soprattutto, le auto sportive che non sono più delle ragazzine, ma continuano a divertirci

Testo di Marco Di Pietro



**Acquisti di livello**  
Gli eventi "in presenza" stanno rilanciando il settore delle auto da collezione. Gli appassionati comunque non sono mai stati fermi grazie alle piattaforme digitali di e-commerce. In tutti i modi, la qualità paga.

**A**nche durante la pandemia il Comitato Prezzi di Ruoteclassiche ha operato normalmente, riducendo il numero di incontri "fisici", ma continuando a monitorare il mercato. Nell'ultimo anno gli esperti hanno evidenziato alcuni trend importanti. Innanzitutto l'allargamento della forbice tra i valori AB e A+: ossia la differenza delle valutazioni reali tra gli esemplari in buono stato (conservati o parzialmente restaurati) e quelli di livello qualitativo assoluto. Se i primi sono rimasti stabili nelle quotazioni, i secondi hanno accelerato verso prezzi

Un pool di esperti di mercato, collezionisti ed esponenti dell'associazionismo storico, coordinati da Massimiliano Amati dell'Analisi di Mercato di Quattroruote-Ruoteclassiche e dai giornalisti Marco Di Pietro e Fulvio Zucco, sovrintende alle verifiche delle quotazioni delle riviste dedicate alle auto da collezione di Editoriale Domus. Il Comitato Prezzi monitora il mercato e si riunisce con cadenza trimestrale per discutere delle variazioni da apportare ai listini e analizzare i trend del mercato. Oltre ai partecipanti al Comitato Prezzi, Ruoteclassiche si avvale della collaborazione di molti Club di marca e modello e dei responsabili dell'heritage dei brand. Ecco i membri del "consiglio dei saggi".

**Massimiliano Amati**  
(responsabile Analisi di Mercato QRT-RCL)  
**Daniele Bellucci**  
(responsabile Galerie Peugeot)  
**Simone Bertolero**  
(titolare di AutoClassic)  
**Andrea Biondetti**  
(broker specializzato in auto storiche)

sempre più alti. È la conseguenza di uno spostamento della domanda da parte dei collezionisti che, in epoca di rallentamento dell'economia, puntano sul sicuro, scegliendo di acquistare soprattutto gli esemplari in stato di originalità assoluta e con una storia trasparente e conosciuta. "Per questi esemplari, non sempre facili da trovare, il fattore prezzo è importante, ma non è la variabile fondamentale", afferma Vito Caroccia, l'esperto Ford del Comitato Prezzi, "perché la concorrenza straniera è abituata a spendere cifre superiori a quelle a cui ci aveva abituato il mercato italiano degli anni scorsi".

## LA FORBICE SI ALLARGA

L'Italia rimane dunque una "terra di conquista": per non perdere il pezzo importante, i nostri collezionisti sono disposti ad allargare i cordoni della borsa. Ma solo per gli esemplari perfetti, che, di conseguenza, negli ultimi 12 mesi hanno visto aumentare quotazioni e vendibilità. Fiacco, invece, il mercato delle vetture da collezione più "normali". Se ante-pandemia si vendeva di tutto, ora i collezionisti selezionano gli acquisti con più rigore. Questo fenomeno ha dato luogo (e darà) a una differenziazione delle curve di rivalutazione dei valori AB (più ➔

## RUOTECCLASSICHE

LA PAROLA AI NOSTRI ESPERTI

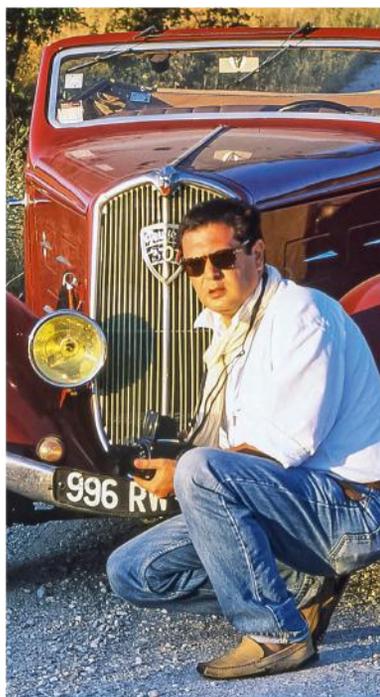
### IL COMITATO PREZZI DI RUOTECCLASSICHE VALUTAZIONI INCROCIATE

**Max Bontempi**  
(MBM Autostorica, esperto auto inglesi e Top Car)  
**Mauro Borella**  
(esperto Rolls-Royce, pilota auto storiche)  
**Beppe Cagnani**  
(perito assicurativo, esperto Mercedes)  
**Vito Caroccia**  
(esperto Ford)  
**Luciano Cassi**  
(Analisi di Mercato QRT-RCL)  
**Emanuele Collo**  
(Business Manager Kidston-K500)  
**Alessio De Angelis**  
(preparatore, esperto auto storiche da competizione)  
**Carlo De Bernardi**  
(collezionista, esperto Porsche)  
**Marco Di Pietro**  
(giornalista, coordinatore Comitato Prezzi RCL)  
**Luca Gazzeretti**  
(consulente Catawiki)  
**Antonello Jelitto**  
(collezionista, commerciante, esperto auto americane)  
**Guido Lamperti**  
(collezionista, esperto Lancia)  
**Franco Majno**  
(presidente Bugatti Club Italia)  
**Maurizio Marini**  
(responsabile Centro

Documentazione Storica Citroën)  
**Paolo Mazzetti**  
(direttore Servizi Storici ed Editoriali Mille Miglia)  
**Mauro Moro**  
(esperto Federperiti)  
**Marco Mottini**  
(Commissione Tecnica Mille Miglia)  
**Giorgio Sangiorgi**  
(Registro Fiat, esperto Fiat)  
**Daniele Santarelli**  
(Registro Italiano Alfa Romeo, esperto Alfa Romeo)  
**Riccardo Tosi** (Milano Garage, esperto Volkswagen e Land Rover)  
**Silvio Trombetta**  
(esperto Audi-Volkswagen)  
**Carlo Siviero**  
(responsabile BDA e Analisi di Mercato QRT-RCL)  
**Daniele Turrisi** (esperto di mercato internazionale)  
**Roberto Vesco**  
(collezionista, pilota, restauratore, esperto Abarth)  
**Gregor Wenner**  
(responsabile Italia Casa d'aste Bonhams Motorcar Department)  
**Fulvio Zucco**  
(caporedattore RCL e coordinatore Comitato Prezzi RCL)

## RUOTECLASSICHE

LA PAROLA AI NOSTRI ESPERTI



“LA REGINA DELLE PEUGEOT DA COLLEZIONE È SEMPRE LA 205. MA TUTTE LE CABRIOLET RIMANGONO LA FORZA DEL MARCHIO, ANCHE LE RECENTI 206-207 CC”

**DANIELE BELLUCCI**



“IL SUCCESSO DELLE SERIE LIMITATE DI SUPERCAR E HYPERCAR DI PRODUZIONE ATTUALE RICORDA LA SPECULAZIONE DEGLI ANNI OTTANTA CON I PREZZI DA BORSA NERA”

**SIMONE BERTOLERO**



“MOLTI SPECIALISTI PUNTANO SU AUTO DI QUALITÀ INECCEPIBILE. LE INGLESÌ COL PREZZO DI FASCIA MEDIA SONO STABILI, LE ANTEGUERRA IN ASCESA”

**MAX BONTEMPI**



“SI ALLARGA LA FORBICE DEI PREZZI TRA LE VETTURE IN NORMALE STATO DI USURA O DI VECCHIO RESTAURO E QUELLI DI QUALITÀ INECCEPIBILE”

**VITO CAROCCIA**

➔ stabili) e quelli A+ (in forte crescita), trasversalmente su tutti i segmenti temporali di mercato. In linea generale, i più vivaci sono quelli delle vetture di epoca più recente: youngtimer e anni 70, ma anche le instant classic, pur con una forte oscillazione (molti modelli si comportano ancora secondo le logiche di mercato dell'usato, quindi si deprezzano), soprattutto quelle a produzione limitata e più sportive, sono in ascesa. Le auto del Dopoguerra e quelle degli anni 70 sono in fase di rilancio. Ma anche in questo caso

è la qualità che paga, non la scarsa diffusione. “Sono finiti gli anni della speculazione”, spiega l'esperto di auto inglesi e da alta collezione Max Bontempi, “ora il mercato è più maturo: in sostanza sta uscendo dalla pandemia più riordinato e rafforzato. Il pezzo raro è difficile da scovare, ma attira i compratori. Perciò i commercianti specializzati devono fare una maggiore selezione qualitativa delle loro proposte. Oggi il mercato non è più disposto ad assorbire qualunque pezzo”. E la diffusione dell'e-commerce sta

rendendo il mercato più globale: “Il cliente non si basa più solo sul passaparola o sulla frequentazione delle fiere specializzate”, spiega Luca Gazzaretti di Catawiki. “Ora l'appassionato può contare su una vera e propria finestra sul mondo globale”.

### **BENE RIFUGIO CON GIUDIZIO**

Nell'ambito dell'offerta, si è notato il fenomeno dell'impennata dei prezzi, che presto si è sgonfiata: “È la tipica aberrazione dei momenti di crisi”, continua Gazzaretti, “considerare l'auto storica



“DOPO IL LUNGO STOP FORZATO, C'È VOGLIA DI TORNARE A VIVERE LA PASSIONE DELLE GARE. PREFERIBILI LE AUTO DAL PASSATO SPORTIVO ORIGINALE”

**ALESSIO DE ANGELIS**



“IL MERCATO DELLE 911 DA COLLEZIONE È STABILE, SOPRATTUTTO PER LE PRE-BUMPER. IMPENNATA PER 996 GT3 E GT3 RS. GIÙ LE 997, MA A BREVE INIZIERÀ LA RIPRESA”

**CARLO DE BERNARDI**



“LE PROPOSTE ONLINE AVVICINANO I COLLEZIONISTI AL MERCATO GLOBALE. GLI APPASSIONATI PUNTANO SOPRATTUTTO SU MODELLI YOUNGTIMER, MODERNI E AFFIDABILI”

**LUCA GAZZARETTI**



“IN AMERICA IL MERCATO DELLE MUSCLE CAR È DI NUOVO AL TOP, COME NEL 2008. LÌ YOUNGTIMER SIGNIFICA TRANS AM, BLAZER E BRONCO, IN ASCESA”

**ANTONELLO JELITRO**

o da collezione un bene rifugio non significa automaticamente valorizzazione tout court, anche delle auto di grande serie. In questo periodo, chi vuole vendere deve offrire qualità”. In linea generale, le youngtimer sono il primo interesse dei collezionisti, perché sono più fruibili, affidabili, facili da guidare e divertenti. E sono apprezzate dai “regolaristi”. Il compratore ormai si spinge sempre più verso modelli più recenti, anche instant classic: “In ambito Volkswagen”, conferma l'esperto di marca Silvio Trombetta, “sono

molti quelli che puntano sulle New Beetle Cabriolet, con quotazioni vicine a quelle delle Golf Cabrio Mk1”. Il tema della sportività domina: lo conferma la crescita di valore dei marchi dall'immagine più brillante, dall'Alfa Romeo alla Porsche, dalla BMW alle giapponesi dell'epopea rallystica anni 90. “E tra le Peugeot, le 205 GTI sono le più ricercate. In realtà attirano i collezionisti del Leone tutte le versioni sportive, in particolare le cabriolet, anche le più recenti CC”, ribadisce il nostro esperto di marca, Daniele Bellucci.

#### **IL RITORNO DELLA ROLLS-ROYCE**

E i marchi “nobili”? Restano di nicchia, ma offrono comunque opportunità di analisi interessanti. “L'asta 'A Passion for Elegance', organizzata recentemente da RM Sotheby's”, afferma Mauro Borella, “ha portato alla dispersione di un'importante collezione di Rolls-Royce e Bentley: molti esemplari hanno raggiunto prezzi di aggiudicazione mai visti”. È sempre la qualità il leit motive del momento. Che, ovviamente, vale per tutte le Case top, in particolare Ferrari, ➔

## RUOTECLASSICHE

LA PAROLA AI NOSTRI ESPERTI



“BOOM PER LE COSIDDETTE ‘BARE CON LE RUOTE’ ANNI 70 E 80, RICERCATE DA CHI SI AVVICINA ALLA REGOLARITÀ: QUOTAZIONI TOP PER GLI ESEMPLARI ORIGINALI”

**MAURO MORO**



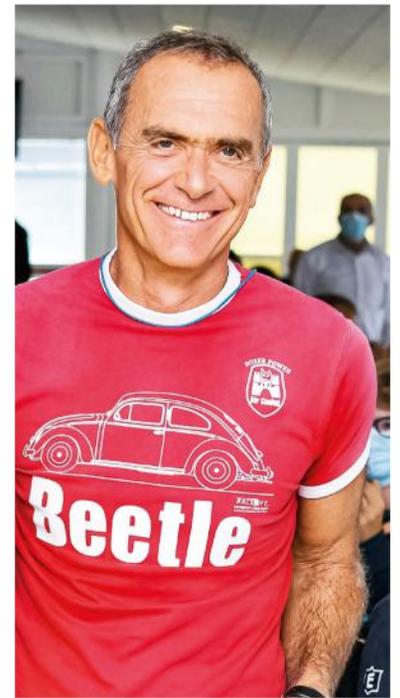
“LE SPORTIVE D’ANTEGUERRA SONO SEMPRE IN ASCESA. CRESCONO I VALORI DELLE GIULIA, SOPRATTUTTO GT. LE 164 SONO RICERCATE CON I MOTORI V6”

**MARCO MOTTINI**



“GLI APPASSIONATI DI ALFA ROMEO PUNTANO SULLE YOUNGTIMER, MA SOLO QUELLE DI ALTA QUALITÀ GIUSTIFICANO VALORI ELEVATI”

**DANIELE SANTARELLI**



“IL MERCATO DELLE VOLKSWAGEN SI DIVIDE IN TRE CATEGORIE: CHI CERCA UN MAGGIOLINO/MAGGIOLONE, CHI SOGNA IL PULMINO E CHI PUNTA INVECE SULLE YOUNGTIMER”

**SILVIO TROMBETTA**

➔ Lamborghini, Maserati e Porsche. Per queste ultime, l'analisi dei nostri esperti evidenzia come le 911 “pre-bumper” (cioè fino al 1973) si siano stabilizzate su livelli medio-alti. “C’è sempre più interesse per le 964 e le 993, ormai tutte storiche, con le conseguenti agevolazioni fiscali”, evidenzia Carlo De Bernardi, “mentre sorprende l’impennata delle 996, a parte le GT3 e GT3 RS da anni nel mirino dei collezionisti. Da notare la forte differenza di valore di mercato tra gli esemplari con cambio manuale (più ricercati e, di

conseguenza, quotati) e quelli con cambio Tiptronic. Aumenta il divario anche tra i valori degli esemplari molto chilometrici e quelli con percorrenze basse, tagliandati con regolarità e uni-proprietario”.

### APPASSIONATI PIÙ MATURI

Sono in fase calante le 997: “Stanno seguendo lo stesso percorso compiuto qualche anno fa dalle 996”, conferma Carlo De Bernardi, “oggi scendono di valore (molto gradatamente), ma a breve è previsto che inizino

a salire di quotazione”. Non soltanto le youngtimer, però suscitano la curiosità e l’ammirazione dei collezionisti, conferma Daniele Santarelli del Registro Italiano Alfa Romeo: “Il mercato è più vivo che mai con un innalzamento del livello di maturità degli appassionati del mondo heritage rispetto al passato. Lo conferma il ritorno dell’interesse per i modelli costruiti tra gli anni 50 e 70, soprattutto quelli di valore molto elevato, che nel recente passato avevano subito una stagnazione”. **RIC**

IN EDICOLA

# IL SENESE E SIENA

ANNO XXXIV - N. 262 Euro 6,20 (solo Italia)

# MERIDIANI



## PAESAGGIO ASSOLUTO

**IDENTITÀ** Il simbolo dell'Italian Way of Life che incanta il mondo **VIAGGIO LENTO** Lungo il fiume Ombrone, nelle terre degli etruschi **MEDIOEVO D'ARTE** Duccio e gli altri: sfida a Firenze **L'ERCICA** Tradizione, pedali, sudore e strade bianche **ALTRI SGUARDI** Le signore del Palio **SAPORI** Presi per la cinta **VADEMECUM** Dove dormire, dove mangiare, cosa vedere, cosa leggere

# NEL SEGNO DELL'OTTIMISMO

Il ritorno degli incanti dal vivo ha riportato entusiasmo tra i collezionisti, soprattutto tra i più maturi, che hanno premiato le vetture degli anni 50 e 60. Un quadro ben delineato dalla classifica delle cinquanta protagoniste più quotate del 2021

Testo di **Gilberto Milano**

**P**assano gli anni, cambiano le modalità di acquisto (vedi il boom delle aste online), si impongono nuove categorie di auto (vedi youngtimer), ma quando si tirano le somme i numeri dicono che il mercato è ancora dominato dalle scelte dei collezionisti con i capelli bianchi. Sono loro prevalentemente gli acquirenti delle vetture degli anni 50 e 60, le più quotate nelle aste di settore del 2021. Scorrendo l'elenco delle Top 50 degli ultimi nove mesi, il 50% delle auto in classifica appartiene a quel periodo. Un arco di tempo in cui la presenza delle vetture di Maranello continua a essere preponderante. Le Ferrari non dominano più le prime posizioni della classifica come un tempo, ma rappresentano pur sempre il 40% delle vetture scambiate ai prezzi più alti: sono 20 su 50, come lo scorso anno.

## TERRA PROMESSA

La presenza di una sola Porsche è un'altra delle sorprese di quest'anno (erano quattro nel 2020). In termini di investimento le Rosse continuano a essere una certezza. La più cara del 2021 è una 250 GT Spider California del 1959, preparata in fabbrica con specifiche da competizione, che è anche la seconda auto più costosa in assoluto del 2021 (9.213.770 euro). Che il mercato sia cresciuto molto lo dicono comunque i numeri. Nel 2020, per esempio, la prima vettura quotata oltre i tre milioni di euro era posizionata al sesto posto, mentre quest'anno si deve scendere fino alla sedicesima posizione, segno che le vendite del 2021 sono state molto più ricche di un anno fa. Inoltre, per trovare una vettura quotata sotto i due milioni di euro nel 2020 si doveva scendere



**1 1995 MCLAREN F1**  
Venduta a € 17.394.815  
Gooding & Co. - Monterey (Usa)  
13 agosto

al ventesimo posto, quest'anno si dovrebbe andare molto oltre il cinquantesimo.

Tra le aste, quelle di Monterey sono state il simbolo della rinascita del mercato, caratterizzate da un rinnovato ottimismo, che si spiega solo con il ritorno alle vendite in presenza. Non è un caso che 33 delle vetture comprese

nella Top 50 siano state aggiudicate in California lo scorso agosto. Nel complesso, sono 43 le vetture in classifica vendute negli Usa, che si confermano la location migliore per fare shopping. Tra le Case d'asta invece lo scettro di prima della classe spetta a RM Sotheby's, forte di ben 28 auto "battute". **RC**



2 3



**2 1959 FERRARI 250 GT SPIDER CALIFORNIA**  
Venduta a € 9.213.770  
Gooding & Co. - Monterey (Usa);  
13 agosto

**3 1962 ASTON MARTIN DB4 GT ZAGATO**  
Venduta a € 8.091.798  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
13 agosto

**4 1972 MATRA MS 670**  
Venduta a € 6.907.200  
Artcurial - Parigi (F);  
5 febbraio

**5 1962 FERRARI 268 SP**  
Venduta a € 6.549.085  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
13 agosto

**6 1966 FERRARI 275 GTB COMPETIZIONE**  
Venduta a € 6.549.085  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
13 agosto

**7 2010 MCLAREN-MERCEDES MP4-25 F1**  
Venduta a € 5.545.134  
RM Sotheby's - Londra (GB);  
17 luglio

**8 1958 FERRARI 250 GT TOUR DE FRANCE**  
Venduta a € 5.099.872  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
14 agosto

**9 1955 JAGUAR D TYPE**  
Venduta a € 4.941.120  
RM Sotheby's - Arizona (Usa);  
22 gennaio

**10 1965 SHELBY 427 COBRA**  
Venduta a € 4.899.777  
Mecum - Kissimmee (Usa);  
15 gennaio



4



5



6



7



8 10



9





11

**11 1929 BUGATTI TYPE 35B GRAND PRIX**

Venduta a € 4.772.630  
Gooding & Co. - Monterey (Usa);  
14 agosto



12

**12 1937 BUGATTI TYPE 57 SURBAISSE 'DULCIE'**

Venduta a € 4.744.430  
Bonhams - Londra (GB);  
19 febbraio



14

**13 1929 DUESENBERG MODEL J TORPEDO**

Venduta a € 4.697.243  
RM Sotheby's - Amelia Island (Usa);  
22 maggio

**14 1928 MERCEDES-BENZ S 26/120/180**

Venduta a € 4.585.635  
Bonhams - Monterey (Usa);  
13 agosto

**15 1934 MERCEDES-BENZ 500-540K SPEZIAL RDS.**

Venduta a € 4.035.578  
Bonhams - Amelia Island (Usa);  
20 maggio

**16 1937 BUGATTI TYPE 57 SC TOURER CORSICA**

Venduta a € 3.899.365  
RM Sotheby's - Arizona (Usa);  
22 gennaio

**17 1958 FERRARI 250 GT CABRIOLET PININ FARINA**

Venduta a € 3.744.156  
Gooding & Co. - Monterey (Usa);  
14 agosto

**18 1963 SHELBY COBRA 289 "WORKS"**

Venduta a € 3.510.412  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
13 agosto

**19 1995 FERRARI F50**

Venduta a € 3.370.165  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
13 agosto

**20 1930 DUESENBERG MODEL J CONVERTIBLE**

Venduta a € 3.370.165  
Gooding & Co. - Monterey (Usa);  
14 agosto

**21 1959 ASTON MARTIN DB4 GT LIGHTWEIGHT**

Venduta a € 3.276.668  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
12 agosto

**22 1953 FERRARI 166 MM SPIDER VIGNALE**

Venduta a € 3.276.668  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
13 agosto





22

**23 1967 FERRARI 275 GTB/4**  
Venduta a € 3.113.047  
Gooding & Co. - Monterey (Usa);  
13 agosto

**24 1995 FERRARI F50**  
Venduta a € 3.095.000  
RM Sotheby's - Amelia Island (Usa);  
22 maggio

**25 2016 FERRARI F60 AMERICA**  
Venduta a € 3.089.673  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
13 agosto

**26 1967 FERRARI 275 GTB/4 "ALLUMINIO"**  
Venduta a € 2.973.712  
Gooding & Co. - Online;  
7 maggio

## RUOTECLASSICHE

ASTE - LE TOP 50



23

**27 2014 FERRARI LAFERRARI**  
Venduta a € 2.898.430  
Mecum - Monterey (Usa);  
14 agosto

**28 2003 FERRARI ENZO**  
Venduta a € 2.855.928  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
14 agosto

**29 1968 PORSCHE 911 R**  
Venduta a € 2.855.928  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
14 agosto

**30 1961 ASTON MARTIN DB4 GT**  
Venduta a € 2.809.180  
Gooding & Co. - Monterey (Usa);  
13 agosto



24 25



26



27 28



29



30

## RUOTECLASSICHE

ASTE - LE TOP 50



31

### 31 1929 DUESENBERG MODEL J PHAETON

Venduta a € 2.809.180  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
12 agosto

### 32 2015 FERRARI LAFERRARI

Venduta a € 2.762.430  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
14 agosto

### 33 1965 ASTON MARTIN DB5 CONVERTIBLE

Venduta a € 2.715.682  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
12 agosto

### 34 1967 SHELBY COBRA 427 S/C

Venduta a € 2.707.580  
Mecum - Indianapolis (Usa);  
22 maggio

### 35 2020 MCLAREN SPEEDTAIL

Venduta a € 2.695.755  
RM Sotheby's - Arizona (Usa);  
22 gennaio

### 36 2020 MCLAREN SPEEDTAIL

Venduta a € 2.668.933  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
13 agosto

### 37 1935 DUESENBERG MODEL J PHAETON

Venduta a € 2.656.183  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
14 agosto

### 38 1963 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

Venduta a € 2.622.184  
Gooding & Co. - Monterey (Usa);  
13 agosto



32



33 34



35



36 37



38 39





40



41 42



43

**39 1914 STUTZ  
4E BEARCAT**

Venduta a € 2.481.938  
Gooding & Co. - Monterey (Usa);  
13 agosto

**40 1992 FERRARI  
F40**

Venduta a € 2.458.563  
Gooding & Co. - Monterey (Usa);  
13 agosto

**41 1930 DUESENBERG  
MODEL SJ CONV. VICTORIA**

Venduta a € 2.436.823  
Mecum - Indianapolis (Usa);  
22 maggio

**42 1967 SHELBY COBRA  
427 "SEMI COMPETITION"**

Venduta a € 2.430.940  
Mecum - Monterey (Usa);  
14 agosto

**43 1971 LAMBORGHINI  
MIURA SV**

Venduta a € 2.423.750  
RM Sotheby's - Parigi (F);  
13 febbraio



44



45

**44 1994 BUGATTI  
EB 110 SUPERSPORT**

Venduta a € 2.341.690  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
14 agosto



46

**45 1961 ASTON MARTIN DB4  
GT SANCTION II ZAGATO**

Venduta a € 2.341.690  
RM Sotheby's - Monterey (Usa);  
12 agosto

**46 1968 FERRARI 275 GTB/4**

Venduta a € 2.305.545  
RM Sotheby's - Amelia Island (Usa);  
22 maggio



47



48

**47 1967 CHEVROLET  
CORVETTE L88**

Venduta a € 2.266.420  
Mecum - Glendale (Usa);  
20 marzo

**48 1966 FERRARI  
275 GTB**

Venduta a € 2.255.000  
RM Sotheby's - Milano (I);  
15 giugno



49



50

**49 1966 FERRARI  
275 GTB 6C**

Venduta a € 2.243.945  
Mecum - Monterey (Usa);  
14 agosto

**50 2004 FORD SHELBY  
COBRA CONCEPT**

Venduta a € 2.243.945  
Mecum - Monterey (Usa);  
14 agosto

# IL RISVEGLIO DELLE COMPATTE

Sono quasi 2.000 i modelli nel listino di Ruoteclassiche che nel corso dell'ultimo anno hanno fatto registrare incrementi di valore significativi. Tra questi, ecco i venti che hanno regalato ai proprietari le maggiori soddisfazioni

Testo di **Marco Di Pietro**



**C**'era chi, nel cuore della pandemia, pronosticava la fine del mercato delle auto storiche. Ha sbagliato clamorosamente. Se già l'anno scorso la "Guida al Mercato 2020" segnalava che le auto da collezione continuavano a viaggiare a tutta birra (magari virtualmente), quest'anno, soprattutto con la ripresa degli eventi "fisici" (manifestazioni, raduni e gare), i valori di mercato hanno continuato a correre verso l'alto, inducendo all'ottimismo gli addetti ai lavori e i collezionisti, che continuano

a investire, alla faccia del Covid-19. In questa analisi abbiamo confrontato le quotazioni della fascia AB, cioè il valore degli esemplari in buone condizioni, che è il punto di riferimento dei nostri listini, di un anno fa con le valutazioni attuali e abbiamo stilato una classifica basata sulle variazioni percentuali. Dei circa 7.000 modelli/versioni esaminati, quasi 2.000 hanno fatto segnare un significativo incremento di prezzo. E soltanto 500 circa hanno visto scendere la propria valutazione. In queste pagine presentiamo le 20 vetture che hanno fatto registrare la salita più significativa.

## **LO SPRINT DELLA DAUPHINE**

A differenza di quanto si possa immaginare, non sono state soltanto le supercar o gli esemplari a tiratura limitata a beneficiare degli incrementi più eclatanti, ma anche tante auto più popolari o appartenenti a fasce di prezzo contenute e alla portata di molti collezionisti. In linea di massima vale la "regola della sportività". Cioè ad attirare l'attenzione degli appassionati (e quindi a crescere di valore in conseguenza) sono soprattutto i modelli dalle caratteristiche più brillanti, a prescindere dal segmento di mercato. ➔

### AUSTIN MINI CLUBMAN GT

**+233%**

Da 4.500 euro a 15.000 euro: un balzo spettacolare per quella che, un tempo, era la Mini più snobbata. In Inghilterra fa furore e anche i rari esemplari italiani oggi vengono scambiati a cifre vicine a quelle delle Cooper S.

### BMW 320I 2 PORTE (E30)

**+120%**

Le Serie 3 della I generazione sono ormai nelle mani dei collezionisti. Adesso la caccia si è aperta alla II generazione. Ma non sono le 323i e le 325i-iX a crescere di più, bensì le più tranquille 320i nella configurazione a 2 porte.



### OPEL OLYMPIA

**+110%**

Continua la corsa verso l'alto della prima auto tedesca di grande produzione con la scocca portante in acciaio. Una vettura medio-piccola, con un motore di 1,3 litri robusto e affidabile.



## LE NOSTRE TOP 20

1	Austin Mini Clubman GT	<b>+233%</b>
2	BMW 320i (E30)	<b>+120%</b>
3	Opel Olympia	<b>+110%</b>
4	Citroën Ax Sport	<b>+100%</b>
5	Citroën Ax GT-GTI	<b>+100%</b>
6	Volkswagen Golf Rallye	<b>+83%</b>
7	Bugatti Type 35	<b>+82%</b>
8	Mercedes-Benz 300 TE 4Matic	<b>+82%</b>
9	Citroën Saxo VTS	<b>+80%</b>
10	BMW 535i (E34)	<b>+77%</b>
11	Alfa Romeo Dauphine	<b>+75%</b>
12	Jaguar XKR	<b>+70%</b>
13	Lamborghini Diablo 6.0 SE	<b>+69%</b>
14	BMW 3.3 L-Li (E3)	<b>+68%</b>
15	BMW 323i-325i-328i-330i 24v (E4)	<b>+65%</b>
16	Alfa Romeo 155 2.0i Twin Spark	<b>+60%</b>
17	Maserati Ghibli GT	<b>+59%</b>
18	Lamborghini Diablo 6.0	<b>+57%</b>
19	Rover Mini Cooper Sports Pack	<b>+56%</b>
20	Ferrari 348 GTB	<b>+50%</b>

### CITROEN AX SPORT-GT-GTI

**+100%**

Le sportivette della Casa si stanno allineando ai valori delle "cugine" Peugeot. Per tutte le versioni più pepate, dalla GT alla GTI, fino alla più spartana Sport, un raddoppio: in fascia AB valgono 6.000 euro.

### VOLKSWAGEN GOLF RALLYE

**+83%**

Sgraziata, ma dannatamente efficace. Con una produzione limitata a 5.000 esemplari per ossequiare alle norme di Gruppo A, è ormai un oggetto per collezionisti importanti: in 12 mesi la sua quotazione è cresciuta di 10.000 euro.





### ↑ **BUGATTI TYPE 35**

**+82%**

L'avevamo già segnalato nel 2020: le Bugatti sono tornate protagoniste del mercato di fascia altissima. Il trend continua anche quest'anno (e proseguirà ancora). Per la Type 35 un incremento che sfiora il milione di euro.

### → **MERCEDES 300 TE 4MATIC (T124)**

**+82%**

Tutte le W124, ma in particolare le station, soprattutto quelle con motore a 6 cilindri, sono al centro dell'attenzione dei collezionisti di youngtimer. La versione più rivalutata è la 4Matic, con un balzo in avanti di 4.500 euro.



### → **ALFA ROMEO DAUPHINE**

**+75%**

L'Alfa Romeo che, a livello di incremento percentuale, è cresciuta di più nella quotazione... non è un'Alfa Romeo, bensì l'edizione montata su licenza della Renault Dauphine. Ne sopravvivono pochissime.

### ↓ **JAGUAR XKR**

**+70%**

Le versioni sovralimentate della sportiva del Giaguaro sono ormai quasi tutte scomparse dalle nostre strade, perché rivendute all'estero. Chi ne cerca una deve rassegnarsi a spendere almeno 7.000 euro in più del 2020.



## RUOTECLASSICHE

LE REGINE DEI NOSTRI LISTINI

➔ Naturalmente con alcune doverose eccezioni. Come l'Alfa Romeo Dauphine che, in modo davvero curioso, si è rivelata l'"Alfa Romeo" (le virgolette sono d'obbligo, dato che si tratta di un modello costruito su licenza Renault) col miglior tasso di rivalutazione (+75%). La sua quotazione, è vero, partiva da valori bassi, ma un innalzamento di 3.000 euro in 12 mesi (da 4.000 a 7.000 euro) significa un balzo in avanti del 75%. Ciò sottintende che la corsa verso l'alto delle altre auto del Biscione ha rallentato? Niente affatto: l'Alfa Romeo continua a essere una protagonista in positivo del mercato,

ma l'andamento degli incrementi è più progressivo (e costante).

### IL FENOMENO CLUBMAN

L'auto che ha fatto segnare il tasso di rivalutazione maggiore è la Austin Mini Clubman GT (+233%). Ossia la versione della Mini inglese con il frontale rinnovato (e, detto per inciso, meno gradevole, a giudizio della maggioranza degli appassionati). Dotata del motore della Cooper 1300, ebbe un successo modesto all'epoca, anche perché, scaduto e non rinnovato il contratto di licenza, non poteva più fregiarsi del nome del noto

costruttore di auto da corsa. Un arma in meno per il marketing Austin. Col tempo, però, i collezionisti si sono accorti della rarità di questa versione e hanno cominciato a cercarla. Soprattutto in Gran Bretagna, ovviamente. Poi il fenomeno è arrivato anche sugli altri mercati. Quest'anno, quindi, quella che era una modesta utilitaria un po' pepata e molto snob è passata da una quotazione di 4.500 euro (davvero troppo modesta) a ben 15.000 euro. Che, se riferita allo stato di perfezione assoluta (label A+), diventa addirittura 22.500 euro. Cifre ormai piuttosto vicine a quelle delle Cooper. **RC**



### ➔ LAMBORGHINI DIABLO SE

**+69%**

Questo è l'anno della Countach, che ha spento 50 candeline, ma il modello che si è rivalutato di più è la sua erede Diablo. In particolare la SE ha sfiorato un incremento del 70% (sono oltre 80.000 euro in più).

### ➔ FERRARI 348 GTB

**+50%**

Per anni considerata una versione migliorata della 348 prima serie, ora la sua rarità le ha donato una nuova vita: i pochi esemplari in vendita si acquistano ad almeno 20.000 euro in più rispetto alla quotazione di un anno fa.

# UN PIENO DI EMOZIONI

Ferrari 456 GT, BMW M3 E36, Bugatti EB 110 Supersport, Viper RT/10 e Porsche 911 Turbo S: insomma, un'annata eccellente quella del 1992. Fra poche settimane compiranno quindi i fatidici 30 anni alcune vetture iconiche. Senza dimenticare i modelli più abordabili

Testo di **Marco Di Pietro**



**1 ALFA ROMEO 155**  
 Cilindrata cm<sup>3</sup> **1.598-2.492**  
 Potenza CV **120-186**  
 Velocità km/h **185-230**  
 Quotazione Euro **2.000-13.800**

Interesse collezionistico: **\*\*\***  
 La 155 è stata nobilitata dai successi in pista nella specialità Turismo. Prima trazione anteriore di classe media della "Alfanord", prende il posto della classica 75, ultima erede del progetto "transaxle". Ricercatissime le Q4 e le V6 2.5 "Busso". Per le altre, le quotazioni sono ancora di basso livello.

**2 ALFA ROMEO RZ**  
 Cilindrata cm<sup>3</sup> **2.959**  
 Potenza CV **210**  
 Velocità km/h **228**  
 Quotazione Euro **50.000**

Interesse collezionistico: **\*\*\*\***  
 Soltanto 278 esemplari prodotti per la Roadster Zagato, derivata dalla precedente SZ ES30. La base meccanica è quella dell'amata 75, a sua volta derivata da quella dell'Alfetta: schema transaxle e ponte De Dion. Il suo valore di mercato, dopo tanti alti e bassi, si è stabilizzato verso l'alto.

**3 AUDI 80 AVANT**  
 Cilindrata cm<sup>3</sup> **1.595-2.771**  
 Potenza CV **101-174**  
 Velocità km/h **172-220**  
 Quotazione Euro **1.200-5.600**

Interesse collezionistico: **\*\***  
 La B4, quarta serie della 80, dal 1992 è disponibile per la prima volta anche in versione Avant, cioè station. Sempre nel 1992 debutta il V6 di 2,8 litri da 174 CV. Le più apprezzate dai collezionisti, escludendo ovviamente le sportive S2 e RS2, sono le V6 e le 5 cilindri a trazione integrale.

**4 AUDI CABRIOLET 2.8 V6**  
 Cilindrata cm<sup>3</sup> **2.771**  
 Potenza CV **174**  
 Velocità km/h **218**  
 Quotazione Euro **6.000**

Interesse collezionistico: **\*\*\***  
 Nata l'anno precedente con il più tranquillo 5 cilindri 2.3, poco diffuso in Italia, a fine 1992 la cabriolet derivata dalla Coupé B3 monta il V6 di 2,8 litri da 174 CV. Anche questa versione è poco diffusa sul nostro mercato, dove sono presenti invece le più comuni 2.0. La V6 è il top di gamma e crescerà di valore.



#### 5 AUDI 100 S4 AVANT 4.2 V8

Cilindrata cm<sup>3</sup> **4.172**  
Potenza CV **280**  
Velocità km/h **250**  
Quotazione Euro **7.500**

Interesse collezionistico: **\*\*\*\***

A un anno di distanza dalla prima S4 realizzata sulla scocca dell'Audi 100 C4, che aveva il motore 5 cilindri turbo da 2,2 litri (230 CV), nel 1992 adotta il grosso V8 aspirato da 280 CV. È sicuramente una delle Audi youngtimer che presenta le migliori prospettive di rivalutazione.

#### 6 BENTLEY BROOKLANDS

Cilindrata cm<sup>3</sup> **6.753**  
Potenza CV **245**  
Velocità km/h **215**  
Quotazione Euro **24.000**

Interesse collezionistico: **\*\*\*\***

Annunciata nel settembre del 1992, la Brooklands andava a sostituire la Mulsanne S e la Eight, ponendosi un gradino sotto la potente Turbo R (320 CV). Il suo motore è il "solito" V8 di 6,7 litri da 225 CV. Questa imponente ed esclusiva berlina era disponibile con passo di 306 o 316 cm.

#### 7 BERTONE FREECLIMBER 2

Cilindrata cm<sup>3</sup> **1.596**  
Potenza CV **100**  
Velocità km/h **150**  
Quotazione Euro **2.200**

Interesse collezionistico: **\*\***

Sono meno di 3.000 gli esemplari prodotti a Grugliasco dalla carrozzeria Bertone di questo clone della Daihatsu Feroza, con motore BMW 4 cilindri di 1,6 litri. Alcune unità furono acquistate dai Carabinieri e dai Vigili del Fuoco. Oggi è molto rara, anche se il suo valore è basso.

#### 8 BMW M3 3.0 (E36)

Cilindrata cm<sup>3</sup> **2.990**  
Potenza CV **286**  
Velocità km/h **250**  
Quotazione Euro **22.000**

Interesse collezionistico: **\*\*\*\***

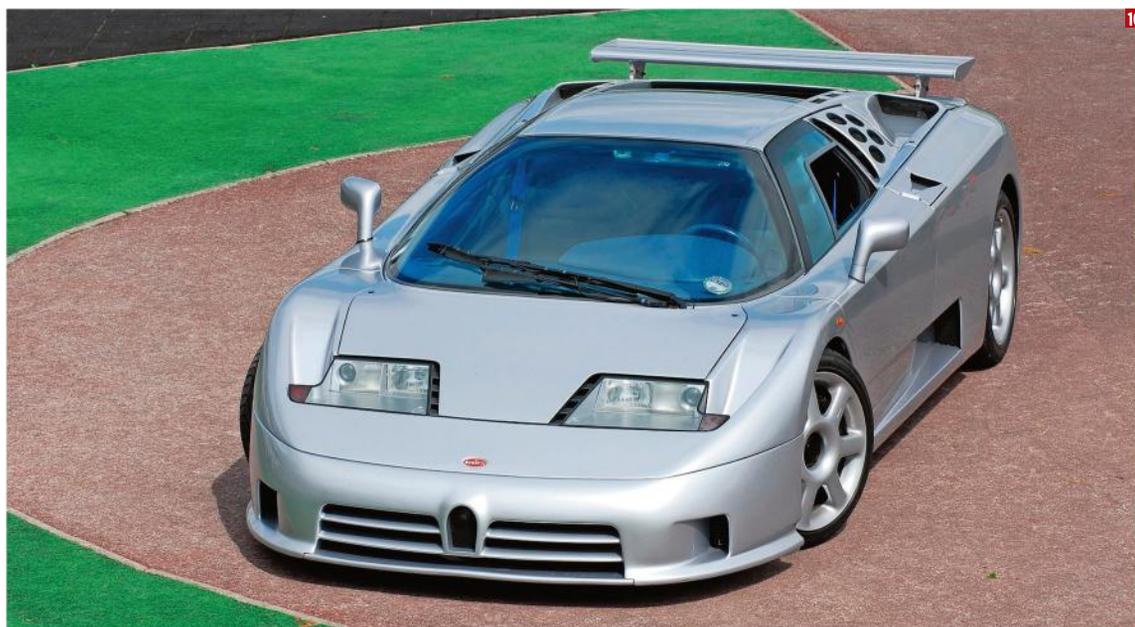
La prima M3 con motore a 6 cilindri debutta a fine 1992. Inizialmente è disponibile soltanto come coupé, poi seguiranno la cabriolet e la berlina a 4 porte. Molto sofisticata tecnicamente, rispetto alla precedente E30 è più incline al granturismo. Quotazioni sempre in forte ascesa.



9

**9 BMW 850 CSI (E31)**Cilindrata cm<sup>3</sup> **5.576**Potenza CV **381**Velocità km/h **250**Quotazione Euro **20.000-23.000**Interesse collezionistico: **\*\*\*\***

È una vera Motorsport, anche se non porta la sigla, ipotizzata inizialmente, di M6. È la versione più sportiva della Serie 8, con il 12 cilindri a V portato a quasi 5,6 litri, in grado di erogare ben 381 CV. Le quotazioni sono in forte crescita, soprattutto per le rare versioni con cambio manuale.



10

**10 BUGATTI EB 110 S**Cilindrata cm<sup>3</sup> **3.500**Potenza CV **640**Velocità km/h **350**Quotazione Euro **1.200.000**Interesse collezionistico: **\*\*\*\*\***

Alla fine del 1991 la Bugatti torna in vita grazie all'imprenditore italiano Romano Artioli. La versione Supersport, presentata a pochi mesi dalla GT, è potenziata, alleggerita e presenta lievi differenze estetiche. Oggi i pochi esemplari prodotti sono nel Gotha del collezionismo.



11

**11 CITROËN XANTIA**Cilindrata cm<sup>3</sup> **1.580-2.946**Potenza CV **88-194**Velocità km/h **175-230**Quotazione Euro **1.300-3.500**Interesse collezionistico: **\*\***

Erede della BX, la Xantia si segnala solamente per le sue versioni di punta (che però arrivano qualche anno dopo, e dunque non compiranno 30 anni nel 2022): la 2.0 CT Turbo e la 3.0 V6 con sospensioni idrattive. Da escludere, ovviamente, dalla shopping list le diesel.



12

**12 DODGE VIPER RT/10**Cilindrata cm<sup>3</sup> **7.983**Potenza CV **400**Velocità km/h **261**Quotazione Euro **30.000**Interesse collezionistico: **\*\*\*\***

La super-sportiva come la intendono gli americani: un motore enorme davanti (V10, 8 litri, 400 CV), carrozzeria sinuosa e nessun ausilio elettronico alla guida. Insomma una reinterpretazione della Shelby AC Cobra. Voracissima di benzina, con prestazioni di tutto rispetto e sound incomparabile. Il suo valore di mercato cresce piano piano, ma costantemente.

### 13 FERRARI 456 GT

Cilindrata cm<sup>3</sup> **5.474**  
Potenza CV **442**  
Velocità km/h **310**  
Quotazione Euro **50.000**

Interesse collezionistico: **\*\*\*\***

Prima Ferrari dell'era Montezemolo, segna il ritorno al V12 montato davanti. Si tratta di un'elegante GT a 4 posti "quasi" veri. Pininfarina crea l'ennesimo capolavoro stilistico, sintesi di eleganza e sportività. Per molti è l'erede della 365 GTB/4. Il suo valore, dopo essere sceso a precipizio, è in costante ascesa.



### 14 FORD ESCORT RS 4X4 COSWORTH

Cilindrata cm<sup>3</sup> **1.998**  
Potenza CV **220**  
Velocità km/h **235**  
Quotazione Euro **30.000**

Interesse collezionistico: **\*\*\*\***

Un mostro sacro della storia dei rally, vero mito dell'Ovale Blu. Potente, letale nelle prestazioni, facilmente elaborabile all'inverosimile, è una delle youngtimer sportive più apprezzate. I valori di mercato dipendono molto dalla storia dell'esemplare.



### 15 JEEP GRAND CHEROKEE (ZJ/ZG)

Cilindrata cm<sup>3</sup> **3.956-5.216**  
Potenza CV **177-215**  
Velocità km/h **170-180**  
Quotazione Euro **6.000**

Interesse collezionistico: **\*\*\***

La Grand Cherokee che debutta a inizio 1992 inizia a essere ricercata dai collezionisti di fuoristrada. Meglio le versioni con motore V8 rispetto a quelle col 6 cilindri in linea. L'optimum sarebbe la Limited LX con il V8 di 5.9 litri, ma arriva soltanto nel 1998.



### 16 L. R. RANGE ROVER VOGUE LSE

Cilindrata cm<sup>3</sup> **4.275**  
Potenza CV **203**  
Velocità km/h **182**  
Quotazione Euro **20.000**

Interesse collezionistico: **\*\*\*\***

Punto di arrivo nell'evoluzione della generazione Classic (1970-1996); in virtù del passo allungato di ben 20 cm, la nuova ammiraglia del marchio Land Rover offre ai passeggeri posteriori uno spazio da limousine. Monta sospensioni elettroniche ad aria Eas, sviluppate in collaborazione con la Dunlop Ltd.

### 17 MASERATI GHIBLI

Cilindrata cm<sup>3</sup> **1.996**  
 Potenza CV **305**  
 Velocità km/h **260**  
 Quotazione Euro **24.000**

Interesse collezionistico: **\*\*\*\***

Edizione finale della serie Biturbo. Strapotente, di gran lunga meglio rifinita, affidabile. All'inizio il suo nome sembrava un'usurpazione di titolo, ma i maseratisti iniziano ad apprezzarla. I prezzi stanno crescendo, in maniera sensibile.

### 18 MERCEDES-BENZ SEC (SERIE C140)

Cilindrata cm<sup>3</sup> **4.973-5.987**  
 Potenza CV **320-394**  
 Velocità km/h **250**  
 Quotazione Euro **9.000-11.000**

Interesse collezionistico: **\*\*\*\***

Non ha l'eleganza della Sec derivata dalla serie 126, ma dispone, nella motorizzazione top di gamma, del poderoso V12 di 6 litri (che infatti vale un buon 20% in più). Il suo andamento di mercato seguirà quello della progenitrice.

### 19 PEUGEOT 405 T16

Cilindrata cm<sup>3</sup> **1.998**  
 Potenza CV **200**  
 Velocità km/h **235**  
 Quotazione Euro **15.000**

Interesse collezionistico: **\*\*\*\***

Rispetto alla già rara 405 Mi16, la T16 sovralimentata e con la trazione integrale è una sorta di araba fenice, con valori di mercato altissimi in relazione alle "umili" origini del modello d'origine. D'altra parte le quotazioni seguono l'andamento del ben più ricco mercato francese delle Peugeot.

### 20 PORSCHE 968 CS

Cilindrata cm<sup>3</sup> **2.990**  
 Potenza CV **240**  
 Velocità km/h **250**  
 Quotazione Euro **26.700**

Interesse collezionistico: **\*\*\*\***

La versione Club Sport si differenziava essenzialmente dalla 968 "normale" per l'assetto ribassato e per l'allestimento più spartano, voluto per alleggerire il più possibile la vettura (vengono eliminati per esempio i sedili posteriori, l'aria condizionata, gli alzacristalli elettrici, la regolazione elettrica degli specchietti e la chiusura centralizzata). All'interno spiccavano i sedili a guscio Recaro e il volante sportivo. Il suo valore è superiore di oltre il 20% rispetto a quello della 968.





21

**21 PORSCHE 911 TURBO S**

Cilindrata cm<sup>3</sup> **3.299**  
 Potenza CV **380**  
 Velocità km/h **290**  
 Quotazione Euro **650.000**

Interesse collezionistico: **\*\*\*\***

Nasce per celebrare la vittoria nel campionato americano Imsa Supercar viene realizzata in tiratura limitata (80 unità). Per ridurre il peso cofano anteriore e porte sono in materiali compositi e l'allestimento è semplificato (eliminati sedili posteriori, impianto di climatizzazione, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata). I parafranghi posteriori presentano una vistosa presa d'aria; i cerchi ruota sono scomponibili. La potenza del boxer di 3,3 litri è portata a 380 CV:



22

**22 ROVER 800 COUPÉ**

Cilindrata cm<sup>3</sup> **1.994-2.675**  
 Potenza CV **180-200**  
 Velocità km/h **215-230**  
 Quotazione Euro **3.000-3.500**

Interesse collezionistico: **\*\*\***

La Serie 800 Coupé da noi è nota soprattutto nella versione con il motore 2.0 turbo da 200 CV: una veloce ed elegante 4-5 posti ben rifinita, in sintonia con la tradizione della Casa del vascello vichingo. Il suo valore commerciale è ancora basso: vale la pena approfittarne.



23

**23 SUBARU IMPREZA**

Cilindrata cm<sup>3</sup> **1.493-1.994**  
 Potenza CV **97-240**  
 Velocità km/h **185-220**  
 Quotazione Euro **1.400-18.000**

Interesse collezionistico: **\*\*\***

L'Impreza venne lanciata in Giappone nell'ottobre del 1992. Meccanica raffinata: 4 cilindri boxer e trazione anteriore o a quattro ruote motrici permanente. Due le versioni di carrozzeria: berlina e station. Il motore più ambito è il 2 litri sovralimentato da 240 CV.

**CI SONO ANCHE...**

- Citroën** XM Turbo CT
- Honda** CRX Del Sol
- MG** RV8
- Nissan** Micra
- Nissan** 300 ZX Convertible
- Opel** Vectra Turbo 4x4
- Porsche** 911 Carrera Speedster
- Porsche** 911 Turbo 3.6
- Renaul** Safrane
- TVR** Chimaera
- Volkswagen** Vento



24

**24 ZAGATO HYENA**

Cilindrata cm<sup>3</sup> **1.998**  
 Potenza CV **250**  
 Velocità km/h **250**  
 Quotazione Euro **125.000**

Interesse collezionistico: **\*\*\*\*\***

Fuoriserie realizzata sulla base meccanica della Lancia Delta "Evo": basterebbe questo per farne un oggetto di culto. E invece mette sul piatto anche la firma di Zagato e una produzione limitata a 25 esemplari. Una chicca la cui potenzialità non si è ancora espressa appieno.

# UN DECENNIO DA RISCOPRIRE

Tra le tendenze emerse nel 2021 spicca il “risveglio” dei modelli sportivi prodotti negli anni Settanta: si trovano con facilità, sono divertenti, regalano emozioni intense alla guida e si prestano a un uso frequente. E i prezzi sono abbordabili

Testo di **Marco di Pietro**

**N**on solo youngtimer e top car. Le indicazioni che emergono dalle analisi di mercato su base dati dei listini di Ruoteclassiche, dalle indicazioni che giungono dal Comitato Prezzi e dai numeri di aggiudicazione delle aste di Catawiki parlano chiaro: è in atto un imponente ritorno delle auto degli anni Settanta nella shopping list dei collezionisti, in particolare i modelli più sportiveggianti. Per questa “Guida al Mercato 2021” ne abbiamo selezionati dieci dal sicuro avvenire: oggi si comprano a prezzi accessibili (anche se nettamente più alti rispetto al passato recente), ma saliranno in maniera rapida e costante. Insomma: un investimento oculato, che mette al riparo da spiacevoli sorprese e che consente di entrare in possesso di vetture facili da guidare, divertenti, quasi sempre restaurabili con cifre abbordabili e senza particolari difficoltà nel reperimento dei ricambi. Da usare spesso e in svariate occasioni: raduni, competizioni di regolarità e gite fuori porta. La fruibilità è uno dei fattori determinanti nella scelta degli appassionati di oggi: il successo delle auto storiche e da collezione come oggetto non solo da investimento, ma da sfruttare in modo intenso è ciò che attrae un numero sempre maggiore di “petrolhead”, soprattutto tra le giovani leve. L'auto di oggi, sempre più indirizzata verso un futuro elettrico e da elettrodomestico funzionale agli spostamenti dal punto A al punto B, non è più oggetto di attrazione. I neofiti del settore, dopo i primi esperimenti con i modelli youngtimer, ossia quelli che evocano ricordi personali, sentono il bisogno di compiere un salto

indietro nel tempo: il passo seguente, quindi, è scandagliare gli anni Settanta. Ecco il perché del successo attuale di questo segmento di mercato.

## **PER TUTTE LE TASCHE**

La selezione degli esperti di Ruoteclassiche riguarda una forbice di prezzi ampia, dalle poche migliaia di euro necessarie per acquistare una Fiat 128 Sport

Coupé o un'Alfasud Sprint, a budget di medio calibro (Ford Mustang Sportsback e Mercedes-Benz SL R107), fino ad arrivare a cifre impegnative, per le supercar di Maranello o di Sant'Agata Bolognese. Come sempre, il consiglio degli esperti è di puntare su esemplari già in ordine, oppure che necessitano di interventi di piccola o media entità. Ma soprattutto, che siano il più possibile originali. **RC**



## ALFA ROMEO ALFASUD SPRINT L'ATTESO RICONOSCIMENTO

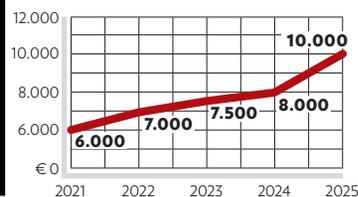
**Per quanto tempo** l'Alfasud Sprint è rimasta nell'oblio? Per decenni. Come e forse di più della sorella Alfasud berlina. Poi, quasi per incanto, gli alfisti l'hanno ammessa nel paradiso dei modelli da collezione. Peccato che il recinto sia stato chiuso quando i buoi erano scappati, quasi tutti. Oggi la Sprint, prima sportiva a trazione anteriore del marchio del

Biscione, è un oggetto rarissimo. E più si va indietro nel tempo, meno se ne trovano. Le prima serie, quelle con l'interno in stoffa scozzese e il motore ancora al di sotto della soglia degli 1,3 litri (76 CV) sono ormai più rare di una Giulia GTA-GTAm. Quasi tutte sono state divorate dalla ruggine o hanno finito i propri giorni nelle mani di automobilisti sportivi inclini



agli eccessi. Delle 18.356 unità prodotte della prima serie ne sopravvivono a stento poche decine, alcune delle quali sono state comprate da collezionisti stranieri, spesso ben più lungimiranti dei nostri. Con una quotazione che, per il momento, non supera i 10.000 euro (qualcosa in più se perfetta), non è ancora il momento di pensare a un restauro professionale. A meno di non voler investire cifre importanti da recuperare nel lungo periodo. L'Alfasud Sprint ha una notevole importanza storica, a cui le celebrazioni per i 50 anni dell'Alfasud (berlina) hanno portato un ulteriore grado di visibilità. Il suo valore continuerà a crescere nel tempo.

### VALORE NEL TEMPO



### PERCHÉ COMPRARLA

- Prima sportiva Alfa "tutto avanti"
- Rivalutazione certa
- Ormai molto rara

### ATTENZIONE A...

- Corrosione passante
- Originalità dei rivestimenti interni
- Swap motore

### SCHEDA

Cilindrata cm <sup>3</sup>	1.286
Potenza CV	76
Velocità km/h	170
Dimensioni cm (L-L-A)	420-172-131
Anni di produzione	1976-78
Esemplari prodotti	18.356
Prospettiva d'investimento	****
Prezzo d'acquisto attuale	*****
Possibilità di utilizzo frequente	****
Giudizio complessivo	****

## BMW 635 CSI GRANTURISMO ALLA TEDESCA

**Con la versione 635**, la Serie 6 E24 nata nel 1976 raggiunge la piena maturità. Condivide la meccanica con la contemporanea Serie 7 E23 e quindi di conseguenza i ricambi "tecnici" sono più facili da reperire. In genere le E24 si sono conservate bene, anche se molti esemplari sono molto sfruttati. Il motore garantisce percorrenze elevate senza incorrere in problemi gravi o costose manutenzioni. È la tipica esponente della categoria delle GT alla tedesca: veloci, raffinate, ben costruite, forse un po' troppo "perfettine". Ma per i "biemmevuisti" è un modello di alto valore storico, perché erede delle E9 (rappresentate al vertice della gamma dalla favolosa "Batmobile") e come queste impiegate con successo nelle competizioni Turismo. Se la M635 CSi è invincibile dal punto di vista economico, le 635 normali sono assolutamente alla portata

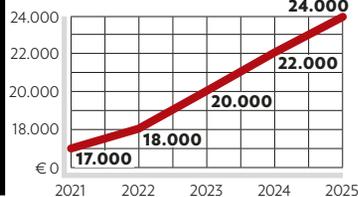
di molte tasche e, anzi, appaiono tuttora sottostimate, in particolare in Italia. Tant'è che molti collezionisti tedeschi continuano a fare man bassa degli esemplari



migliori immatricolati nel nostro Paese. Il trend di crescita di valore è costante: ormai si sfiorano i 20.000 euro per un esemplare quasi perfetto. Attenzione, però: prima di procedere all'acquisto, è necessario passare la candidata ai raggi x, magari con l'aiuto di un esperto. I ricambi si trovano, come detto, ma non costano poco. Le precedenti 630 CS e 633 CSi (e le contemporanee 628 CSi) costano un po' meno, ma hanno un appeal inferiore.



### VALORE NEL TEMPO



### PERCHÉ COMPRARLA

- Perfetta GT alla tedesca
- Il suo 6 cilindri è eccellente
- È oggetto di forte rivalutazione

### ATTENZIONE A...

- Il costo dei ricambi
- La conservazione degli interni
- Le riparazioni maldestre

### SCHEDA

Cilindrata cm <sup>3</sup>	3.430-3.453
Potenza CV	218
Velocità km/h	225
Dimensioni cm (L-L-A)	475-172-135
Anni di produzione	1978-89
Esemplari prodotti	68.557
Prospettiva d'investimento	****
Prezzo d'acquisto attuale	****
Possibilità di utilizzo frequente	****
Giudizio complessivo	****

## FERRARI 365 GTC/4 PRESTAZIONI E CONFORT

**Sarà pure meno "stilosa"** e geniale della quasi contemporanea 365 GTB/4, ma è nettamente più moderna. La GTC/4 segna la riscossa della famiglia delle 2+2 a 12 cilindri. In realtà rimase in produzione solamente dal 1971 al 1973: in pratica un modello di transizione, perché venne (parzialmente) sostituito dalla 365 GT4 2+2, nettamente meno sportiva. Eppure ha fatto storia,

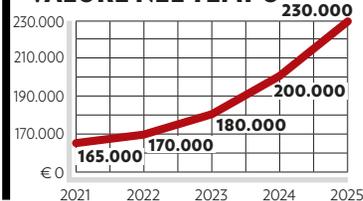
soprattutto con le sue soluzioni stilistiche innovative, come per esempio i paraurti, per la prima volta in una Ferrari integrati nella carrozzeria. Il motore, molto simile a quello della "Daytona", si



distingue per il carter umido e per i sei carburatori Weber che sono posizionati, anziché sopra e al centro della V tra i cilindri, ai lati esterni delle due bancate, per abbassare l'altezza del motore. La 365 GTC/4 non è facile da trovare, ma rimane (ancora per poco...) una delle poche Ferrari V12 ancora nel "cono d'ombra". La fascia di prezzo più indicata è compresa tra i 150.000 e i 200.000 euro.



### VALORE NEL TEMPO



### PERCHÉ COMPRARLA

- Confort e prestazioni
- Rarità
- Stile innovativo

### ATTENZIONE A...

- Costi di gestione elevati
- Restauro oneroso
- Utilizzo sporadico

### SCHEDA

Cilindrata cm <sup>3</sup>	4.390
Potenza CV	340
Velocità km/h	260
Dimensioni cm (L-L-A)	455-178-127
Anni di produzione	1971-73
Esemplari prodotti	508
Prospettiva d'investimento	*****
Prezzo d'acquisto attuale	****
Possibilità di utilizzo frequente	**
Giudizio complessivo	*****

## FIAT 128 SPORT COUPÉ UNA MUSTANG IN MINIATURA

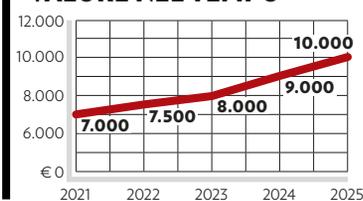
**La Sport Coupé** è una delle tre sportive derivate dalla popolare berlina Fiat: si aggiunge nel 1971 alla 2 porte Rally ed è seguita dalla X1/9 "spider-targa" del 1972 a motore centrale. Oggi sembra impossibile che Fiat avesse in listino ben tre versioni sportive diverse per un unico modello, che oltretutto si aggiungevano a una gamma di altre coupé e spider pressoché sterminata. D'altra parte si era negli anni a cavallo tra



i Sessanta e i Settanta: i più straordinari e di maggior successo per i modelli sportivi. È bene precisare che la 128 Sport Coupé era una berlinezza briosa vera, con una linea aggressiva, che a molti ricordava quella della Ford Mustang. Tant'è che ebbe un'intensa carriera sportiva, soprattutto nei rally e nelle mani di piloti privati. In cinque anni di produzione, prima che fosse sostituita dalla più pratica 3P, ne

sono state prodotte oltre 200.000. Dove siano finite non è dato a sapersi, perché sono sparite quasi tutte. Ecco perché i suoi valori di mercato iniziano a essere apprezzabili. Una tendenza che continuerà nei prossimi anni: secondo la previsione degli esperti di Ruoteclassiche entro il 2025 si rivaluterà di oltre il 30%. Sicuramente è una delle Fiat su cui puntare a colpo sicuro. A patto di trovare un esemplare in ordine.

### VALORE NEL TEMPO



### PERCHÉ COMPRARLA

- Piacevole coupé compatta
- Discreto passato sportivo
- Divertente da guidare

### ATTENZIONE A...

- Difficile da trovare
- Alcuni ricambi irripetibili
- Corrosione passante

### SCHEDA

Cilindrata cm <sup>3</sup>	1.116-1.290
Potenza CV	64-75
Velocità km/h	156-164
Dimensioni cm (L-L-A)	381-156-131
Anni di produzione	1971-75
Esemplari prodotti	200.000
Prospettiva d'investimento	***
Prezzo d'acquisto attuale	****
Possibilità di utilizzo frequente	*****
Giudizio complessivo	****

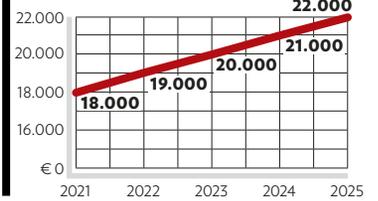
**FORD MUSTANG SPORTSROOF  
IL FASCINO DELL'ESAGERAZIONE**

**Col passare degli anni** la Mustang diviene più possente, muscolosa, cattiva nell'aspetto e nelle prestazioni. La gamma prodotta nel triennio 1971-1973 è la più abbordabile, specie se si escludono le versioni di razza, cioè le Mustang Mach 1. Scegliendo tra le opzioni del motore V8 in edizione "tranquilla" (escludendo quindi i Cobra Jet e gli HO), di cilindrata 5 o 5,7 litri (dunque "small block") si ha a disposizione una potenza compresa tra i 200 e i 240 CV, che permettono qualche sgommata spettacolare. Oggi una Sportsroof V8 più che dignitosa vale meno di 20.000 euro, importata, sdoganata e immatricolata in Italia. Una cifra che, nel segmento delle sportive anni Settanta, non permette di entrare in possesso di



auto alternative con caratteristiche simili. Che poi la guidabilità non sia eccezionale (freni modesti e sospensioni "cedevoli") non è un difetto insormontabile per gli appassionati. Oltretutto è facile porvi rimedio attingendo alla marea di componenti aftermarket proposta dai numerosi specialisti.

**VALORE NEL TEMPO**



**PERCHÉ COMPRARLA**

- Icona del motorismo Usa
- Prezzi accessibili
- Disponibilità ricambi e accessori

**ATTENZIONE A...**

- Motori non originali
- Personalizzazioni fantasiose
- Massa e dimensioni non europee

**SCHEDA**

Cilindrata cm <sup>3</sup>	4.946-5.749
Potenza CV	200-240
Velocità km/h	160-220
Dimensioni cm (L-L-A)	468-176-136
Anni di produzione	1971-73
Esemplari prodotti	50.400
Prospettiva d'investimento	***
Prezzo d'acquisto attuale	****
Possibilità di utilizzo frequente	***
Giudizio complessivo	****

**LAMBORGHINI URRACO P250 S  
BIGLIETTO D'INGRESSO NEL GOTHA**

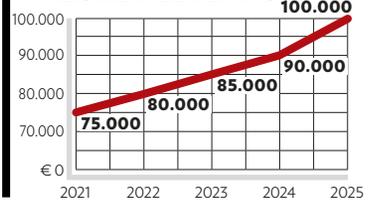
Poco prima di abbandonare al suo destino la fabbrica di Sant'Agata, spaventato dall'autunno caldo della contestazione operaia e dalle prime avvisaglie della crisi petrolifera, Ferruccio Lamborghini inventa la "Baby Lambo", l'Urraco, destinata ad ampliare la potenziale clientela del marchio. È un'auto innovativa: sportiva vera, a motore centrale, ma con 4 cilindri in meno rispetto alla Miura e alla sua erede Countach. Con il vantaggio di 2 posti in più (invero assai

risicati). Disegnata da Bertone, stilista di fiducia della Casa, l'Urraco è anche bella e aggressiva come le altre Lamborghini. Col senno di poi non è stato un successo travolgente: ne hanno costruite poco più di mezzo migliaio (più qualche unità di P300, con motore di 3 litri, e ancora meno della P200, versione "fiscale" riservata all'Italia, invero piuttosto avara nelle prestazioni). Adesso, con le Lamborghini V12 al centro della speculazione, è la

strada giusta da percorrere per chi cerca una "Lambo" ancora accessibile. Tant'è che molte delle sopravvissute sono oggetto di restauro professionale.



**VALORE NEL TEMPO**



**PERCHÉ COMPRARLA**

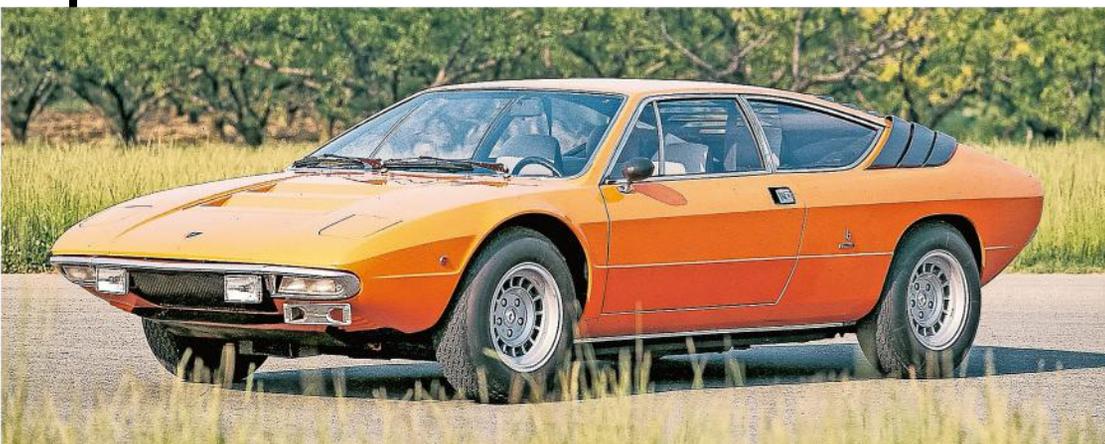
- Supercar 2+2 a motore centrale
- Produzione esigua
- La prima "Lambo" accessibile

**ATTENZIONE A...**

- Meccanica costosa
- Reperibilità dei ricambi
- Messa a punto per esperti

**SCHEDA**

Cilindrata cm <sup>3</sup>	2.462
Potenza CV	220
Velocità km/h	240
Dimensioni cm (L-L-A)	425-176-111
Anni di produzione	1970-75
Esemplari prodotti	520
Prospettiva d'investimento	*****
Prezzo d'acquisto attuale	****
Possibilità di utilizzo frequente	**
Giudizio complessivo	****



## RUOTECCLASSICHE

GUIDA ALL'ACQUISTO

### LANCIA BETA MONTECARLO

## GUIDABILITÀ ECCELLENTE IN SALDO

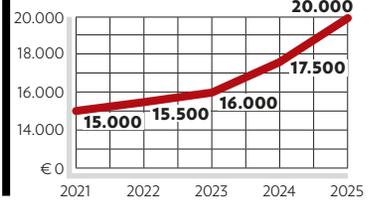
Se le altre Beta si inseriscono nella tradizione delle Lancia a trazione anteriore, pur con qualche commistione di troppo con le contemporanee "cugine" Fiat, la Montecarlo è un progetto a parte, che sfrutta la meccanica Beta montata... al contrario: il motore è posteriore-centrale e la trazione, ovviamente, è sulle ruote

dietro. Avrebbe dovuto essere commercializzata come Fiat X1/20, dunque la sorella maggiore della X1/9, ma un colpo di mano del marketing le donò lo scudetto Lancia. Una scelta giusta, che aprì la strada alle corse (soprattutto nelle gare di endurance, ma anche dei rally con la derivata 037). In fatto di sportività, la Beta

Montecarlo di serie appare un po' sottomotorizzata, ma garantisce un'emplare tenuta di strada e una guidabilità eccellente. Per questo è apprezzatissima dai lancisti, anche se le sue quotazioni sono sempre rimaste su livelli accessibili. Nei prossimi anni, però, il suo destino potrebbe cambiare: è ora di andare a caccia.



### VALORE NEL TEMPO



### PERCHÉ COMPRARLA

- DNA sportiva
- Base per modelli da corsa
- Ancora sottovalutata

### ATTENZIONE A...

- Raffreddamento del motore
- Scocca soggetta a corrosione
- Plastiche delicate

### SCHEDA

Cilindrata cm <sup>3</sup>	1.995
Potenza CV	120
Velocità km/h	190
Dimensioni cm (L-L-A)	381-170-119
Anni di produzione	1975-81
Esemplari prodotti	7.798
Prospettiva d'investimento	****
Prezzo d'acquisto attuale	****
Possibilità di utilizzo frequente	****
Giudizio complessivo	****

### MERCEDES-BENZ 350 SL

## SCOPERTA IPERVITAMINIZZATA

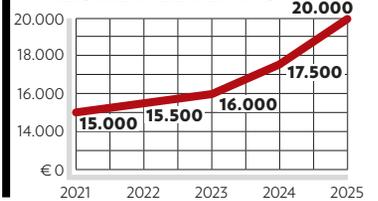
Avete visto a che prezzi assurdi sono arrivate le "Pagoda", ovvero le W113? I 100.000 euro sono ormai ampiamente superati per una 230-250-280 SL... Allora vale la pena di soffermarsi sulle seguenti R107. Che nulla hanno conservato delle forme leggere e affascinanti della progenitrice, per adottare una carrozzeria più muscolosa e pesante, ma al tempo stesso più sicura. Proprio per la sua massa superiore alle coeve berline la R107 fu soprannominata "Panzerwagen".

Ed ecco perché a muoverla fu inizialmente chiamato per la prima volta su una SL un V8 di 3,5 litri (il longevo M116). Negli anni si sarebbero avvicinati altri V8



(fino a 5,6 litri), affiancati da 6 cilindri in linea (2,8 e 3 litri). Un destino strano quello delle R107: i collezionisti cercano soprattutto le versioni più recenti: le 500 SL, oppure le 300 SL degli anni Ottanta. Allora il consiglio di Ruoteclassiche è di considerare le originarie 350 SL: forse un po' più spartane, con le loro finiture di qualità ma che spesso non prevedono gli interni in pelle (optional costoso e poco diffuso in fase iniziale) e i loro piccoli cerchi da 14 pollici, spesso nemmeno in lega, ma con le caratteristiche borchie integrali Mercedes, quasi sempre con il cambio manuale, più frequentemente a sole 4 marce. Costano nettamente meno rispetto alle serie successive e quindi hanno migliori possibilità di rivalutazione nel tempo. Il disegno della R107 infine è un classico, rimanendo invariato per ben 18 anni, dal 1971 al 1988: qualcosa vorrà pur dire...

### VALORE NEL TEMPO



### PERCHÉ COMPRARLA

- È una SL
- Facile reperibilità
- Indistruttibile

### ATTENZIONE A...

- Manodopera ufficiale costosa
- Ricambi con prezzi da gioielleria
- Esemplari trascurati

### SCHEDA

Cilindrata cm <sup>3</sup>	3.499
Potenza CV	205
Velocità km/h	210
Dimensioni cm (L-L-A)	366-169-142
Anni di produzione	1971-80
Esemplari prodotti	15.304
Prospettiva d'investimento	*****
Prezzo d'acquisto attuale	****
Possibilità di utilizzo frequente	****
Giudizio complessivo	****



## RENAULT 5 ALPINE FRANCESINA TUTTO PEPE

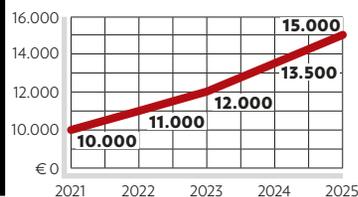
**Mitici anni Settanta**, quando 93 CV bastavano a trasformare un'utilitaria in una vera bomba! L'Alpine derivata dalla Renault 5, segue la ricetta della hot hatch di riferimento dell'epoca: quella della Volkswagen Golf GTI. Una personalizzazione sportiva fuori, e un "motorazzo" dentro, condito da interno corsaiolo. La scelta di Renault di affibbiare il nome

Alpine si riallaccia alla tradizione delle Gordini: le sportive Renault più pepate. Di pepe la 5 mostra di averne parecchio: grazie al peso ridotto (800 kg in ordine di marcia) e al motore di 1,4 litri aspirato da 93 CV, fa meraviglie in accelerazione e ripresa, più di quanto oggi sarebbe consentito da una moderna hot hatch da 200 CV (che magia la leggerezza...!).



Peccato che in Italia, nonostante la buona diffusione all'epoca, ne siano rimaste ben poche. E chi ce l'ha, se la tiene ben stretta. Molte di quelle vendute sul nostro mercato in anni recenti sono state esportate verso la Francia, dove i valori di mercato sono nettamente più elevati. Da noi si può trovare ancora qualcosa, ma a fatica, a cifre comprese tra i 10.000 (label AB) e i 15.000 euro (label A+). Ma attenzione: tra 5 anni varranno almeno il 50% in più. Non è il caso di nicchiare oltre...

### VALORE NEL TEMPO



### PERCHÉ COMPRARLA

- È tra le hot-hatch più ammirate
- Ormai è piuttosto rara in Italia
- Prestazioni esaltanti

### ATTENZIONE A...

- Esemplari sfruttati e rappazzati
- Restauro complesso e oneroso
- Ricambi introvabili

### SCHEDA

Cilindrata cm <sup>3</sup>	1.397
Potenza CV	93
Velocità km/h	175
Dimensioni cm (L-L-A)	352-153-140
Anni di produzione	1976-81
Esemplari prodotti	54.000 circa
Prospettiva d'investimento	*****
Prezzo d'acquisto attuale	***
Possibilità di utilizzo frequente	****
Giudizio complessivo	****

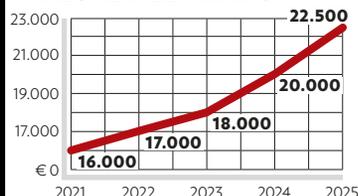
## VOLKSWAGEN-PORSCHE 914 LA RIVINCITA DI WOLFSBURG

**Una sorta di manifesto** programmatico delle vetture scoperte sportive degli anni Settanta: motore centrale e carrozzeria tipo "Targa". Così potremmo definire la Volkswagen Porsche 914. Se al tempo alcuni la definirono con snobismo la "Porsche dei poveri", oggi per fortuna nessuno si permette più di denigrarla, anzi. Sta diventando un oggetto da intenditori. Se le rarissime versioni a 6 cilindri, l'unico motore Porsche della gamma, sono inavvicinabili (è più che giustificato: ne sono state costruite circa 3.000), le 4 cilindri boxer di origine Volkswagen sono ancora assolutamente alla portata. È indifferente scegliere un'originaria 1.7 o una delle successive 1.8 o 2.0. I cavalli sono comunque pochi (da 80 a 100): ma, come sempre avviene per le auto più brillanti degli anni Settanta, il coefficiente di conversione secondo il metro attuale è quello



che moltiplica per due. Insomma, la 914 regala soddisfazioni. Soprattutto nella tenuta di strada, che permette di "pennellare" le curve come fossero prove speciali della Targa Florio. Se nel corso degli anni la 914 è stata restaurata a dovere, assicura lunghi anni senza spese straordinarie, con la garanzia di un'affidabilità proverbiale.

### VALORE NEL TEMPO



### PERCHÉ COMPRARLA

- Tenuta di strada eccellente
- Diverte anche con pochi cavalli
- In fase di riscoperta

### ATTENZIONE A...

- Restauro per esperti
- Ricambi costosi
- Rivalutazione sempre "contenuta"

### SCHEDA

Cilindrata cm <sup>3</sup>	1.679-1.970
Potenza CV	80-100
Velocità km/h	175-190
Dimensioni cm (L-L-A)	399-165-123
Anni di produzione	1969-75
Esemplari prodotti	115.627
Prospettiva d'investimento	***
Prezzo d'acquisto attuale	****
Possibilità di utilizzo frequente	****
Giudizio complessivo	****



# PER NON CADERE IN TRAPPOLA

Un lettore di Ruoteclassiche smaschera il tentativo di truffa: il finto venditore spaccia per sua un'Aston Martin pubblicata sulla rivista, mentre il vero proprietario è all'oscuro della vicenda. Ecco i consigli per evitare i raggiri

Testo di **Marco di Pietro** - foto di **Alberto Novelli**

Le difficoltà e i rischi di comprare un'auto storica non consistono solo nel trovare l'esemplare "giusto" al giusto prezzo. Ma anche nell'evitare le truffe che, con la diffusione del mercato virtuale, sono sempre più frequenti. Quella che vi raccontiamo è una storia con un lieto fine, ma la felice conclusione ha troppi elementi

di casualità per non indurre ad adottare contromisure. I lettori ricorderanno il servizio pubblicato sul numero 391 di Ruoteclassiche sull'Aston Martin Virage che ebbe come primo proprietario l'ex presidente dell'Inter, Massimo Moratti, e che oggi appartiene a un collezionista romano. Quest'auto è stata oggetto di un tentativo di truffa. Tutto inizia nella tarda

primavera scorsa (la pubblicazione è del luglio 2021). Un lettore di Ruoteclassiche vuole acquistare una supercar anni 90. Spulciando gli annunci sul web, trova su un portale specializzato nell'e-commerce proprio questa Aston Martin. Nell'inserzione di vendita, tante belle foto, una descrizione dettagliata, i riferimenti mail e telefonici del venditore, un prezzo



## RUOTECLASSICHE

TRUFFE SUL WEB



**Inglese di prestigio**  
L'Aston Martin Virage oggetto del tentativo di truffa sul web. I sospetti del nostro lettore gli hanno evitato di cadere nella rete di un truffatore, forse parte di un'organizzazione più ampia.



interessante (44.500 euro). L'auto è dalle parti di Como. Contattato via mail, il venditore è cortese ma sbrigativo. Dice che si trova all'estero per lavoro, però, vuole accertarsi le intenzioni serie del potenziale compratore. Suggerisce di utilizzare un'agenzia di intermediazione, a cui è necessario mandare una caparra confirmatoria, restituibile in caso di non conclusione dell'affare. La risposta insospettisce il nostro lettore. Fatte le opportune verifiche, scopre la truffa.

### VERIFICARE SEMPRE

Ovviamente il vero proprietario cade dalle nuvole. Ogni tentativo per ricontattare il venditore risulta vano. E l'annuncio sparisce dal web. Il vero proprietario e il potenziale acquirente hanno denunciato la vicenda a chi di dovere. Insomma, comprare sul web nasconde dei rischi. Mai versare un anticipo senza avere visto l'auto. E fare tutte le verifiche del caso (feedback positivi sul venditore, nome del proprietario al Pra...). E vedere l'auto di persona. **RC**

# UNA FITTA AGENDA

Dopo due anni di appuntamenti sospesi, posticipati o svoltisi in forma "contingentata", finalmente un calendario molto promettente. Sono dieci le manifestazioni imperdibili, capaci di far dimenticare la lunga astinenza

Testo di **Marco Di Pietro**



**RETROMOBILE**  
PALAIS EXPO, PORTE  
DI VERSAILLES PARIGI (F)  
2-6 febbraio 2022  
**SFAVILLANTE  
VILLE LUMIERE**

"Parigi val bene una messa", disse Enrico di Navarra, convertendosi al cattolicesimo pur di diventare re di Francia. Per gli appassionati di auto storiche un viaggio a Parigi per visitare Retromobile non è affatto un sacrificio. Perché Retromobile è in assoluto la mostra più coreografica del mondo. Non solo auto, moto e automobilia: tutti gli espositori si danno da fare per "inventare" scenografie spettacolari. Le manifestazioni di contorno sono talmente numerose che non si possono contare, a partire dalle vendite all'incanto che costituiscono una delle attrattive principali, perché quasi sempre spuntano modelli

introvabili, aggiudicati a prezzi record. Insomma, per rifarsi gli occhi e partire col piede giusto nel 2022, Parigi è un appuntamento irrinunciabile.



**AUTOMOTORETRO**  
LINGOTTO FIERETORINO (I)  
10-13 febbraio 2021  
**LA CAPITALE  
DELL'AUTO**

Anche se la Torino industriale rimane ormai un ricordo, il capoluogo piemontese è sempre uno dei centri nevralgici per gli appassionati dei veicoli da collezione. L'anno prossimo

Automotoretro si sposta in avanti di qualche giorno, ma conserva il ricco programma che, da più di 30 anni, caratterizza questa manifestazione. Il consiglio di Ruoteclassiche è di abbinare la visita alla mostra a un tour al Mauto (Museo dell'Automobile di Torino), che, dopo la profonda "rivoluzione" di qualche anno fa, si è imposto come polo culturale di prima grandezza, dove si alternano mostre tematiche di notevole interesse. Per chi vuol fare affari, Automotoretro è l'ideale: i veicoli in vendita sono meno numerosi rispetto a Padova, ma la qualità è indiscutibile. E quasi sempre i prezzi sono... calmierati.



**TECHNO CLASSICA ESSEN**  
FIERA DI ESSEN (D)  
23-27 marzo 2022  
**UN RITORNO  
A LUNGO ATTESO**

Ben 120.000 metri quadrati di esposizione, 1.300 espositori, quasi 3.000 auto in vendita. Essen è la mostra per auto storiche e da collezione più importante della Germania. Il numero

di visitatori sfiora i 200.000 (circa 50.000 più di Padova, per capirci). Ultimi dati disponibili del 2019: da allora Essen è stata annullata causa pandemia. Per noi italiani i prezzi sono quasi sempre proibitivi, perché il mercato tedesco è caratterizzato da un differente sistema di valutazione economica: i valori degli esemplari in buono stato (nel listino di Ruoteclassiche sono identificati dalla label AB) sono simili, ma i valori di un'auto in condizioni A+ (che in Germania definiscono Zustand 1) possono salire anche di tre volte. Insomma, "guardare e non toccare", almeno per molti. Ma una visita a Essen deve comunque entrare nella touring list dell'appassionato.



**GRAND PRIX HISTORIQUE  
DE MONACO**  
MONTECARLO (MC)  
13-15 maggio 2022  
**MONDANITÀ  
SPORTIVA**

Precede di due settimane il G.P. di Monaco di Formula 1 e si svolge sulle stesse strade chiuse al traffico e con i sistemi di sicurezza allestiti per l'occasione. Ha luogo dal 1997

ed è un evento mondano immancabile. Suddivise per categorie temporali, le F. 1 del passato si sfidano a tutta velocità, senza badare al rischio di incidenti che potrebbero mandare in fumo auto valutate milioni di euro. E qualche "toccatina" c'è sempre, nel mitico toboga del Principato, come accaduto a Jean Alesi (tamponato in gara) e a René Arnoux (incontro ravvicinato con le barriere di protezione durante le prove), entrambi al volante della Ferrari 312 B3 del 1974 ex Lauda e Regazzoni.

registro storico internazionale del Biscione festeggerà 60 anni dalla fondazione. Avvenuta grazie a uno sparuto numero di lungimiranti collezionisti, capitanati da Francesco Santovetti, che andavano a caccia delle illustri Alfa Romeo del passato rovistando tra gli sfasciacarrozze di mezza Italia. Grazie a loro capolavori come per esempio la 8C 2300 ex Nuvolari sono stati salvati dall'oblio. Il Riar sta preparando un nutrito calendario di eventi, che si terranno attorno alla data di fondazione, il 5 giugno (del 1962). Tra questi, un tour che porterà una carovana di Alfa Romeo simboliche da Roma (città di fondazione del sodalizio) al Museo Alfa Romeo di Arese (sede attuale del Riar), con spettacolari tappe. Poi la seconda edizione di RealAlfa, il Concorso di Conservazione e Restauro intitolato a Maurizio Tabucchi, e altri eventi dedicati agli anniversari Alfa Romeo del 2022 (due esempi: i 60 anni della Giulia e i 50 dell'Alfetta). Il programma ufficiale verrà presentato nel corso di una conferenza ad Auto e Moto d'Epoca a Padova.



### CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE COMO (I)

20-22 maggio 2022

### NEL SOLCO DELLA TRADIZIONE

Dopo l'edizione anomala del 2021, svoltasi a inizio ottobre senza le tradizionali giornate di apertura al pubblico e senza la parata, il Concorso d'Eleganza Villa d'Este, che per importanza rivaleggia con la californiana Pebble Beach (ma rispetto all'evento americano ha una tradizione più solida) tornerà con la sua formula "piena" nel fine settimana del 20-22 maggio. Da alcuni anni, la regia è di BMW, che si è sempre dimostrata un organizzatore imparziale, arricchendo l'evento in maniera formidabile.

### REGISTRO ITALIANO ALFA ROMEO

ARESE, MILANO (I)

5 giugno 2022

### IL RIAR SPEGNE 60 CANDELINE

È del 2020 l'anniversario numero 110 dell'Alfa Romeo. E l'anno prossimo il club ufficiale e



### 1000 MIGLIA 2022

BRESCIA-ROMA-BRESCIA (I)

15-18 giugno 2022

### LA FRECCIA ROSSA INCANTA SEMPRE

Gli organizzatori ce la mettono tutta per rendere sempre più spettacolare "La corsa più bella del mondo". I regolamenti per partecipare sono più restrittivi e le verifiche tecniche sull'originalità sempre più severe, a tutto vantaggio della qualità degli esemplari in gara. La data scelta dagli organizzatori è dal 15 al 18 giugno.



Pierre-Yves Riom

### LE MANS LEGEND CIRCUITE DE LA SARTHE, LE MANS (F)

1-3 luglio 2022

### IL PROLOGO DEI 100 ANNI

La data è da confermare, perché L'Automobile Club de l'Ouest, organizzatore dell'evento, sta decidendo se effettuare l'edizione 2022 di Le Mans Classic nel primo o nel secondo fine settimana di luglio. Sarà comunque una magnifica occasione per vedere le Sport che hanno reso immortale la saga di questa classica gara di durata sul circuito de la Sarthe intitolato a Ettore Bugatti. Sarà però soltanto un antipasto, in vista dell'edizione 2023 che, per la 24 Ore di Le Mans, rappresenterà il centenario dalla prima edizione.

del Museo Nicolis ha dato ancora più lustro all'evento, e l'invenzione della categoria "Spiaggine" ha attirato non solo l'attenzione del pubblico, ma l'arrivo in massa di collezionisti americani, fanatici di questa tipologia di vetture. È confermata "a furor di popolo" anche per l'edizione 2022 la categoria delle auto da spiaggia, come la categoria "Dolce vita".



### XXXII G.P. NUVOLARI MANTOVA (I)

15-18 settembre 2022

### UNA KERMESSÉ DI 1.100 KM

A detta dei partecipanti, ma anche del numerosissimo pubblico assiepato lungo le strade, è la più bella manifestazione di regolarità in Italia. Organizzato dalla Scuderia Mantova Corse (che quest'anno ha festeggiato 40 anni di attività), il Gran Premio Nuvolari si sviluppa su un percorso di 1.100 km, che partendo da Mantova si spinge in Emilia Romagna, Marche, Umbria e Toscana. Possono partecipare vetture prodotte entro il 1976 e la qualità delle auto è sempre di livello. Gli equipaggi arrivano da tutto il mondo. Nutrita la pattuglia di auto anteguerra: quest'anno 90 vetture su 267 partenti.



### POLTU QUATU CLASSIC

COSTA SMERALDA (I)

8-10 luglio 2022

### OMAGGIO ALLE SPIAGGINE

L'edizione 2021 del pur giovane Concorso d'Eleganza di Poltu Quatu si è confermata uno degli eventi più interessanti a livello nazionale e non solo. Sia per la location, che è un simbolo della "Dolce vita" della Costa Smeralda, sia per il parterre prestigioso di partecipanti, ospiti e automobili iscritte. Giugiaro padre e figlio sono una presenza ormai consolidata, la vittoria del "Best in Show" a un'auto

# OK IL PREZZO È GIUSTO!

Il mercato oggi più che mai è in rapida e continua evoluzione. Per orientarsi in questa babele è indispensabile poter contare su una guida attendibile per evitare grossolani errori. I nostri esperti tengono sotto la lente di ingrandimento le tendenze che influenzano il settore delle storiche. Nelle prossime pagine ecco i valori aggiornati di 6.500 vetture

Testo di **Marco Di Pietro**

**R**innovato in maniera profonda nel 2017, il listino di Ruoteclassiche è un vero e proprio sistema collegato alla Banca Dati di Quattroruote. È il frutto di un processo di aggiornamento dinamico e puntuale che utilizza la stessa metodologia di Quotauto, il sistema di quotazioni dell'usato di Quattroruote, sfruttando le sinergie tecnologiche e l'esperienza del gruppo di lavoro di Quattroruote Professional, che gestisce la Banca Dati dell'usato. Il risultato è evidente: dopo oltre cinque anni di lavoro le quotazioni di Ruoteclassiche sono state "attualizzate" e ora vengono elaborate con una metodologia più scientifica, per certi aspetti uguale a quella di Quattroruote. Se il sistema oggi è in grado di alimentarsi in maniera automatizzata, in realtà "l'intervento umano" riveste ancora un'importanza fondamentale. Perché le quotazioni sono costantemente sottoposte al vaglio del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche (i nostri super esperti sono ormai diventati una trentina, come accenniamo nel servizio a pag. 36), che collabora con la redazione per monitorare il mercato e per valutare la correttezza e l'attualità dei valori economici generati dal sistema. Il comitato, composto da personalità di spicco e di esperienza a livello nazionale (e in alcuni casi internazionale), costituisce una sorta di osservatorio continuo sul mondo delle auto da collezione. Si riunisce periodicamente, ma è sempre in contatto con la redazione per segnalare tempestivamente variazioni e cambiamenti importanti sulle valutazioni, oppure fenomeni e tendenze capaci di influenzare il settore. Ma non è soltanto il Comitato Prezzi il terminale di collegamento di Ruoteclassiche con il mercato dell'auto

## COME LEGGERE I LISTINI MOLTEPLICI VARIABILI

Le valutazioni delle automobili storiche si articolano in 7 fasce ("label"), ciascuna delle quali individua uno stato d'uso della vettura. Non tutti i modelli però presentano la scala completa di riferimento: per un numero esiguo di automobili di eccezionale rarità e valore infatti non è riscontrabile la fascia C in quanto gli esemplari sono stati già tutti restaurati e non utilizzati come fonte di ricambi. Il rapporto di valore tra una "label" e l'altra non è, come avveniva in precedenza, il risultato di una percentuale in più o in meno, ma è legato a una curva di svalutazione-rivalutazione che tiene conto di parametri specifici legati alla storia del modello, al suo successo commerciale (all'epoca e oggi), all'immagine del marchio e ad altre variabili.

### SIGLA, DESCRIZIONE E CRITERI DI ATTRIBUZIONE

<b>A+</b>	Veicolo conservato in perfetto stato o completamente restaurato (con documentazione completa che ne attesti il ripristino), in condizioni pari al nuovo. Preferibilmente dotato di documentazione e targa originali e con certificazione di un ente riconosciuto. Per i veicoli più anziani la perfetta conservazione può portare a valutazioni ancora superiori, da formulare caso per caso.
<b>A</b>	In perfetta efficienza o parzialmente restaurato e comunque in ottime condizioni, sia per le parti ripristinate sia per quelle originali. <i>Non presente per motoveicoli</i>
<b>AB</b>	<b>In buono stato (quotazione di riferimento), con manutenzione regolare e costante, anche restaurato da qualche anno.</b> <i>Unica quotazione per veicoli industriali e commerciali leggeri</i>
<b>BA</b>	In condizioni di buona originalità oppure con restauri di vecchia data, bisogno di alcuni interventi per arrivare alla perfetta efficienza. <i>Non presente per motoveicoli</i>
<b>B+</b>	Incompleto in alcuni dettagli, marciante ma con meccanica da rivedere.
<b>B</b>	Incompleto di carrozzeria e/o meccanica, che necessita di un restauro anche impegnativo. <i>Non presente per motoveicoli</i>
<b>C</b>	Allo stato di relitto, da considerare principalmente come fonte di ricambi. <i>Non presente per motoveicoli e per alcune vetture</i>

Modello	cm³	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

**ABARTH**

ITALIA

Karl Abarth, pilota viennese che italianizzerà il suo nome in Carlo, arriva a Torino chiamato da Piero Dusio, patron della Cistalia. Abarth partecipa allo sviluppo della monoposto da corsa di Dusio, la D46, e ne rileva il materiale della squadra corse quando questi decide di tentare l'avventura in Argentina. Nell'immediato dopoguerra collabora con Ferdinand Porsche allo sviluppo della Cistalia-Porsche 360 e nel 1949 fonda l'azienda che porta il suo nome. Con l'arrivo delle utilitarie Fiat si dedica all'elaborazione dei motori, che incrementa sensibilmente di cilindrata e potenza (la 500 a 595 e poi 695 cc, la 600 a 750 e poi 850) rendendoli estremamente competitivi. Esistono sia vetture Abarth ufficiali, uscite dall'officina di corso Marche, sia altre elaborate privatamente, anche in maniera parziale, con i kit Abarth (per esempio con la sostituzione della coppa dell'olio o dei collettori). L'attività dell'azienda prosegue come preparatore ufficiale delle vetture Fiat, Casa da cui verrà assorbita nel 1971. Oggi è uno dei marchi nell'orbita del gruppo Stellantis.

<b>750 BERLINA</b>	747	1956-60
36.000	28.800	24.000
19.200	12.000	9.600
4.800		
<b>750 COUPÉ ZAGATO</b>	747	1955-57
105.000	84.000	70.000
56.000	35.000	28.000
14.000		
<b>750 RECORD MONZA ZAGATO</b>	747	1958-59
98.000	78.000	65.000
52.000	32.500	26.000
13.000		
<b>750 SPIDER ZAGATO</b>	747	1957-59
135.000	108.000	90.000
72.000	45.000	36.000
18.000		
<b>500 BERLINA</b>	479	1957-65
27.000	21.600	18.000
14.400	9.000	7.200
3.600		
<b>500 COUPÉ ZAGATO</b>	479	1957-59
90.000	72.000	60.000
48.000	30.000	24.000
12.000		
<b>595</b>	594	1963-71
32.500	27.600	24.000
19.200	14.400	9.600
4.800		
<b>595 SS</b>	594	1964-71
36.500	31.000	27.000
21.600	16.200	10.800
5.400		
<b>695</b>	690	1964-71
42.000	35.500	31.000
24.800	18.600	12.400
6.200		

**695 SS**

690 | 1964-71

La 695 era nata come una granturismo in miniatura: potenza e velocità simili alla 595 SS, ma a un regime inferiore e con maggiore elasticità dovuta alla cilindrata superiore. Ma la gente dalle Abarth vuole "cattiveria", dunque in Corso Marche sviluppano la 695 SS che, grazie a un carburatore da 34 invece che da 28, ha 38 CV e raggiunge i 140 km/h. La successiva SS Aspetto Corsa ha carreggiate allargate, ruote di maggiore sezione e camber negativo. Difficile, oggi, trovarne in condizioni originali per via dell'intensivo impiego agonistico.

50.000	42.500	37.000	29.600	22.200	14.800	7.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



Modello	cm³	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

<b>850 RECORD MONZA ZAGATO</b>	847	1959-61
135.000	108.000	90.000
72.000	45.000	36.000
18.000		
<b>850 STRADALE ZAGATO</b>	847	1960-61
113.000	90.000	75.000
60.000	37.500	30.000
15.000		
<b>850 TC BERLINA</b>	847	1968-64
40.500	34.500	30.000
24.000	18.000	12.000
6.000		
<b>850 TC NÜRBURGRING CORSA</b>	847	1961-64
52.500	42.000	35.000
28.000	17.500	14.000
7.000		
<b>MONOMILLE SCORPIONE/GT</b>	982	1961-65
113.000	90.000	75.000
60.000	37.500	30.000
15.000		

**OT 850 BERLINA**

847 | 1964-68

La Omologata Turismo su base 850 berlina nasce con 42 CV e 130 km/h contro i 40 CV e 120 km/h della vettura di serie (carburatore, maggior compressione e un diverso scarico). Minime le differenze estetiche, consistente l'aumento di prezzo (da 798.000 a 870.000 lire). Nessuno la vuole, pertanto la potenza viene portata a 55 CV (velocità di 150 km/h) e sono adottati freni a disco anteriori. Il suo interesse collezionistico sta nel fatto che è una delle rare volte in cui Abarth ha applicato un "soft tuning" a un modello Fiat. Oggi è una primula rossa.

27.200	22.100	17.000	14.500	11.900	8.500	5.100
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>OT 1000</b>	982	1964-68
32.000	26.000	20.000
17.000	14.000	10.000
6.000		
<b>OT 1000 COUPÉ</b>	982	1964-68
40.000	32.500	25.000
21.300	17.500	12.500
7.500		
<b>OT 1300 PROTOTIPO</b>	1280	1965-68
290.000	235.000	180.000
155.000	125.000	90.000
54.000		
<b>OT 1300 SCORPIONE SS F.LOMBARDI</b>	1280	1969-71
64.000	52.000	40.000
34.000	28.000	20.000
12.000		
<b>OT 1300/124</b>	1280	1966-69
48.000	39.000	30.000
25.500	21.000	15.000
9.000		
<b>OTR 1000 COUPÉ</b>	982	1964-68
67.000	54.500	42.000
35.500	29.400	21.000
12.600		
<b>OTR 1000 COUPÉ BERTONE</b>	982	1965-67
70.500	57.000	44.000
37.500	31.000	22.000
13.200		

<b>OT 1000</b>	982	1964-68
32.000	26.000	20.000
17.000	14.000	10.000
6.000		
<b>OT 1000 COUPÉ</b>	982	1964-68
40.000	32.500	25.000
21.300	17.500	12.500
7.500		
<b>OT 1300 PROTOTIPO</b>	1280	1965-68
290.000	235.000	180.000
155.000	125.000	90.000
54.000		
<b>OT 1300 SCORPIONE SS F.LOMBARDI</b>	1280	1969-71
64.000	52.000	40.000
34.000	28.000	20.000
12.000		
<b>OT 1300/124</b>	1280	1966-69
48.000	39.000	30.000
25.500	21.000	15.000
9.000		
<b>OTR 1000 COUPÉ</b>	982	1964-68
67.000	54.500	42.000
35.500	29.400	21.000
12.600		
<b>OTR 1000 COUPÉ BERTONE</b>	982	1965-67
70.500	57.000	44.000
37.500	31.000	22.000
13.200		

**Le Case in pillole**

Per 52 marchi automobilistici troverete un breve excursus sulla loro storia, con i modelli più significativi e le principali vicissitudini societarie.

**Che futuro avrà?**

Per oltre 400 veicoli è presente una disamina più approfondita che delinea la storia del modello e l'evoluzione, indicandone infine le prospettive collezionistiche.

**Le "label"**

Sono sette le fasce nelle quali si articolano le quotazioni di una vettura: si va dall'esemplare da concorso al relitto da utilizzare solo come fonte di ricambi.

storica e da collezione: la redazione analizza di continuo le informazioni che giungono dalle aste internazionali e coinvolge nella generazione dei valori altri stakeholder: le Case automobilistiche (attraverso i loro reparti dedicati all'heritage) e i principali club e registri di marca o modello che operano nel nostro Paese. Con questa rete informativa, riteniamo che il sistema delle nostre quotazioni possa garantire la massima attendibilità. Il listino di Ruoteclassiche si basa su una banca dati in cui il valore economico è solamente la punta visibile di un iceberg: il sistema comprende una serie di informazioni tecniche (cilindrate, potenze, prestazioni) e di mercato (per esempio i periodi di commercializzazione e le osservazioni dei risultati di transazioni effettuate). Questa massa impressionante di informazioni è collegata ai prodotti Professional che la nostra Casa editrice distribuisce sul mercato B2B (compagnie d'assicurazione e commercianti), esattamente come avviene per le quotazioni di Quattroruote. Sulla rivista Ruoteclassiche appaiono solamente alcune di queste informazioni, così come viene pubblicata una selezione, parziale ma

esaustiva, dei valori di mercato. Nella banca dati di Ruoteclassiche sono attualmente presenti oltre 9.000 modelli e versioni: più di 6.000 automobili e fuoristrada, circa 700 auto americane, un paio di migliaia di moto e una selezione di quasi 500 veicoli commerciali leggeri e industriali. Il periodo storico analizzato va dalla fine della prima guerra mondiale (1918) per giungere ai giorni nostri, ricollegandosi con le quotazioni di Quattroruote, che da quest'anno considera le auto immatricolate dal 2007.

**SOTTO LALENTE**

In questo "speciale mercato" pubblichiamo i valori di riferimento di circa 6.500 modelli-versioni: auto e fuoristrada. Per oltre 400 vetture particolarmente significative presentiamo non soltanto le quotazioni, ma anche un breve commento-analisi. Inoltre di 52 Case ripercorriamo per sommi capi la storia. Se in passato le quotazioni di Ruoteclassiche si basavano su "10 gradi di valore", attualmente la metodologia è fondata su un sistema di "label", che identifica differenti livelli di stato d'uso,

conservazione o restauro. Sono sette "fasce", classificate secondo uno standard di utilizzo comune nel rating economico-finanziario. La valutazione riferita allo stato di "relitto" (categoria C) non compare su tutti i modelli. Il livello standard di riferimento è quello identificato come AB, ma per gli specifici contenuti di ogni "label" si rimanda alla tabella esplicativa. Sulla pubblicazione cartacea di Ruoteclassiche, per questioni di spazio, è prevista la visibilità di tre sole "label": AB, cioè il valore standard di riferimento, A+ (ovvero il massimo grado di valutazione) e B+ (uno dei valori inferiori di stato d'uso). Per le quotazioni delle due ruote, invece, sono previsti soltanto tre gradi di valore: A+, AB e B+. Per i veicoli commerciali e industriali, il valore di riferimento è uno soltanto (AB). Nei prodotti informatici e quelli Professional sono invece riportate tutte le sette "label", così come avviene sulla Guida al Mercato, che Ruoteclassiche propone annualmente. Nell'intervallo tra le pubblicazioni, gli aggiornamenti delle sette fasce di valutazione sono consultabili, a pagamento, sul nostro sito. **RC**



Modello	cm <sup>3</sup>		anni			
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

## ABARTH

ITALIA

Karl Abarth, pilota viennese che italianizzerà il suo nome in Carlo, arriva a Torino chiamato da Piero Dusio, patron della Cisitalia. Abarth partecipa allo sviluppo della monoposto da corsa di Dusio, la D46, e ne rileva il materiale della squadra corse quando questi decide di tentare l'avventura in Argentina. Nell'immediato dopoguerra collabora con Ferdinand Porsche allo sviluppo della Cisitalia-Porsche 360 e nel 1949 fonda l'azienda che porta il suo nome. Con l'arrivo delle utilitarie Fiat si dedica all'elaborazione dei motori, che incrementa sensibilmente di cilindrata e potenza (la 500 a 595 e poi 695 cc, la 600 a 750 e poi 850) rendendoli estremamente competitivi. Esistono sia vetture Abarth ufficiali, uscite dall'officina di corso Marche, sia altre elaborate privatamente, anche in maniera parziale, con i kit Abarth (per esempio con la sostituzione della coppa dell'olio o dei collettori). L'attività dell'azienda prosegue come preparatore ufficiale delle vetture Fiat, Casa da cui verrà assorbita nel 1971. Oggi è uno dei marchi nell'orbita del gruppo Stellantis.

<b>750 BERLINA</b>	747		1956-60			
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>750 COUPÉ ZAGATO</b>	747		1955-57			
105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000
<b>750 RECORD MONZA ZAGATO</b>	747		1958-59			
98.000	78.000	65.000	52.000	32.500	26.000	13.000
<b>750 SPIDER ZAGATO</b>	747		1957-59			
135.000	108.000	90.000	72.000	45.000	36.000	18.000
<b>500 BERLINA</b>	479		1957-63			
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>500 COUPÉ ZAGATO</b>	479		1957-59			
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>595</b>	594		1963-71			
32.500	27.600	24.000	19.200	14.400	9.600	4.800
<b>595 SS</b>	594		1964-71			
36.500	31.000	27.000	21.600	16.200	10.800	5.400
<b>695</b>	690		1964-71			
42.000	35.500	31.000	24.800	18.600	12.400	6.200

## 695 SS

690 | 1964-71

La 695 era nata come una granturismo in miniatura: potenza e velocità simili alla 595 SS, ma a un regime inferiore e con maggiore elasticità dovuta alla cilindrata superiore. Ma la gente dalle Abarth vuole "cattiveria", dunque in Corso Marche sviluppano la 695 SS che, grazie a un carburatore da 34 invece che da 28, ha 38 CV e raggiunge i 140 km/h. La successiva SS Assetto Corsa ha carreggiate allargate, ruote di maggiore sezione e camber negativo. Difficile, oggi, trovarne in condizioni originali per via dell'intensivo impiego agonistico.

50.000	42.500	37.000	29.600	22.200	14.800	7.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>695 SS ASSETTO CORSA</b>	690		1965-71			
58.000	49.500	43.000	34.500	25.800	17.200	8.600
<b>850 ALLEMANO</b>	833		1959			
83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000

Modello	cm <sup>3</sup>		anni			
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>850 RECORD MONZA ZAGATO</b>	785-847		1959-61			
135.000	108.000	90.000	72.000	45.000	36.000	18.000
<b>850 STRADALE ZAGATO</b>	847		1960-61			
113.000	90.000	75.000	60.000	37.500	30.000	15.000
<b>850 TC BERLINA</b>	847		1960-64			
40.500	34.500	30.000	24.000	18.000	12.000	6.000
<b>850 TC NÜRBURGRING CORSA</b>	847		1961-64			
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>MONOMILLE SCORPIONE/GT</b>	982		1961-63			
113.000	90.000	75.000	60.000	37.500	30.000	15.000

## OT 850 BERLINA

847 | 1964-68

La Omologata Turismo su base 850 berlina nasce con 42 CV e 130 km/h contro i 40 CV e 120 km/h della vettura di serie (carburatore, maggior compressione e un diverso scarico). Minime le differenze estetiche, consistente l'aumento di prezzo (da 798.000 a 870.000 lire). Nessuno la vuole, pertanto la potenza viene portata a 53 CV (velocità di 150 km/h) e sono adottati freni a disco anteriori. Il suo interesse collezionistico sta nel fatto che è una delle rare volte in cui Abarth ha applicato un "soft tuning" a un modello Fiat. Oggi è una primula rossa.

27.200	22.100	17.000	14.500	11.900	8.500	5.100
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>OT 1000</b>	982		1964-68			
32.000	26.000	20.000	17.000	14.000	10.000	6.000
<b>OT 1000 COUPÉ</b>	982		1964-68			
40.000	32.500	25.000	21.300	17.500	12.500	7.500
<b>OT 1300 PROTOTIPO</b>	1280		1965-68			
290.000	235.000	180.000	155.000	125.000	90.000	54.000
<b>OT 1300 SCORPIONE SS F.LOMBARDI</b>	1280		1969-71			
64.000	52.000	40.000	34.000	28.000	20.000	12.000
<b>OT 1300/124</b>	1280		1966-69			
48.000	39.000	30.000	25.500	21.000	15.000	9.000
<b>OTR 1000 COUPÉ</b>	982		1964-68			
67.000	54.500	42.000	35.500	29.400	21.000	12.600
<b>OTR 1000 COUPÉ BERTONE</b>	982		1965-67			
70.500	57.000	44.000	37.500	31.000	22.000	13.200
<b>OTS 1000 COUPÉ</b>	982		1964-68			
61.000	49.500	38.000	32.500	26.600	19.000	11.400
<b>1000 BERLINA</b>	982		1962-64			
60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000

**QUATTORUOTE**  
Professional**SEI UN PROFESSIONISTA?**

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

[www.quattroruotepro.it](http://www.quattroruotepro.it)

o richiedi informazioni scrivendo a

[professional@edidomus.it](mailto:professional@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>1000 BERLINA CORSA</b>	982	1962-64				
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000

## 1000 BERLINA CORSA

Una delle interpretazioni più brillanti sulla base della 600 D, con aggiornamenti a tal punto rilevanti da renderla ormai molto lontana dalla paciosa berlina d'origine: dai fazzoletti di lamiera per rinforzare la scocca all'assetto ribassato, dal radiatore anteriore "Tour de France" ai 4 freni a disco, dal motore sino a 78 CV (per 185 km/h!) al cambio a cinque marce, dalla frizione con molla a diaframma all'avantreno a molle impiegato nel 1965.

60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>1000 BIALBERO</b>	982	1957-64				
165.000	130.000	110.000	88.000	55.000	44.000	22.000
<b>1000 BIALBERO GT</b>	982	1963				
190.000	150.000	125.000	100.000	62.500	50.000	25.000
<b>1000 RADIALE BERLINA</b>	982	1968-70				
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>2200 CABRIOLET ALLEMANO</b>	2160	1959-60				
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>2200 COUPÉ 2+2 ALLEMANO</b>	2160	1959-60				
60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>2400 COUPÉ ALLEMANO</b>	2323	1963-65				
67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>2400 COUPÉ ELLENA</b>	2323	1961-63				
67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>1150 SS SIMCA</b>	1137	1963				
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000

## 1300 BERLINETTA SIMCA

Si tratta della prima vettura dello Scorpione a montare un motore costruito ex novo nella fabbrica di corso Marche, a Torino. Le forme della carrozzeria derivano da quelle della 1000 Bialbero mentre la piattaforma è la stessa della Simca 1000, di cui vengono ripresi pari pari cambio e sospensioni. Anche grazie al peso limitato in appena 630 kg è capace di entusiasmanti prestazioni, con una velocità massima di 230 km/h. Per chi sa che le Abarth non sono state "solo" Fiat potenziate e ha le capacità di affrontare una guida decisamente impegnativa.

215.000	185.000	160.000	130.000	96.000	64.000	32.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------



<b>2000 BERLINETTA SIMCA</b>	1946	1963-66				
270.000	230.000	200.000	160.000	120.000	80.000	40.000

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V</b>	1368	2007-10				
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>GRANDE PUNTO 1.4 T-JET 16V SS</b>	1368	2009-10				
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400

## AC GRAN BRETAGNA

<b>2 LITRI SEI CILINDRI</b>	1991	1947-55				
60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>2 LITRI SEI CILINDRI CABRIOLET</b>	1991	1947-55				
67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>ACE (MOTORE AC/FORD)</b>	1991-2553	1954-63				
345.000	275.000	230.000	185.000	115.000	92.000	46.000
<b>ACE (MOTORE BRISTOL)</b>	1971	1954-63				
380.000	320.000	280.000	225.000	170.000	112.000	56.000
<b>ACECA (MOTORE AC) COUPÉ</b>	1991	1954-60				
265.000	210.000	175.000	140.000	88.000	70.000	35.000
<b>ACECA (MOTORE BRISTOL) COUPÉ</b>	1971	1954-63				
300.000	240.000	200.000	160.000	100.000	80.000	40.000
<b>ACECA (MOTORE FORD) COUPÉ</b>	2553	1961-63				
225.000	180.000	150.000	120.000	75.000	60.000	30.000
<b>COBRA 260</b>	4261	1962-63				
680.000	580.000	500.000	400.000	300.000	200.000	100.000

## COBRA 289 MK II/MK III

Associare l'agilità dei telai inglesi alla potenza dei V8 americani: da questa intuizione di Carroll Shelby nasce la Cobra, destinata in prevalenza alle corse e realizzata in una piccola serie di circa mille esemplari, mettendo nel conto sia la 289 sia la 427, sigle che indicano le cilindrata in pollici cubi. La 289 (4,7 litri) è il modello d'origine con 350 CV e deriva il proprio stile dalla AC Ace. Le sospensioni sono a ruote indipendenti con balestre trasversali in funzione di elemento elastico. Non è un'auto facile da domare, ma ha un fascino irresistibile.

1.100.000	980.000	850.000	680.000	510.000	340.000	170.000
-----------	---------	---------	---------	---------	---------	---------



<b>COBRA 427</b>	6997	1964-68				
1.100.000	920.000	800.000	640.000	480.000	320.000	160.000
<b>COBRA MK IV</b>	4942	1983-97				
175.000	150.000	130.000	104.000	78.000	52.000	26.000
<b>SUPERBLOWER/CRS/COBRA</b>	3506-4942	1997-05				
190.000	150.000	125.000	100.000	62.500	50.000	25.000
<b>COBRA 212 S/C V8 / MK IV CRS</b>	3506-4942	1999-00				
175.000	150.000	130.000	104.000	78.000	52.000	26.000
<b>COBRA V8 427</b>	6997	2004-06				
180.000	155.000	135.000	108.000	81.000	54.000	27.000
<b>428 FRUA COUPÉ/SPIDER</b>	6989	1967-73				
105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000
<b>3000 ME</b>	2994	1979-84				
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
<b>A+</b>	<b>A</b>	<b>AB</b>	<b>BA</b>	<b>B+</b>	<b>B</b>	<b>C</b>

## ACM

ITALIA

10.1 ENDURO/OFF 4WD	1588-1595	1988-93				
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200

## ACMA

FRANCIA

### VESPA 400

393 | 1958-64

Progettata dalla Piaggio, questa vetturessa viene in realtà costruita in Francia dall'Ateliers de Constructions de Motorcycles et d'Automobiles (da cui la sigla Acma) per un patto di non belligeranza siglato con la Fiat. Ancora più piccola della Nuova 500 (è lunga appena 2,85 metri) tradisce la derivazione motociclistica per l'impiego, del tutto insolito in Italia, di un motore a due tempi e due cilindri. Oggi è un interessante esempio di citycar classica non priva di ricercatezze e poco diffusa: appena 31.000 esemplari in quattro anni.

25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



## ALFA ROMEO

ITALIA

Fondata nel quartiere milanese del Portello nel 1910 negli stabilimenti ex Darracq italiana, l'Anonima Lombarda Fabbrica Automobili produce vetture d'alta gamma, ma non riesce a superare le difficoltà che nel 1918 portano l'ingegnere Nicola Romeo ad assumere la gestione. Passata sotto il controllo statale nel 1933, diviene famosa per i suoi vittoriosi modelli sportivi. A entrare nella leggenda sono i modelli a 6 e 8 cilindri con motori da 1500, 1750 e 2300. Dopo la parentesi bellica riprende la produzione di modelli sportivi, con le 158 e 159 che conquistano vittorie in Formula 1. Dagli anni Sessanta sono le berline sportive Giulia e le coupé e spider che ne riprendono la meccanica a tenere alta la bandiera; nel decennio successivo vengono sostituite dalla famiglia dell'Alfetta, affiancata dai modelli con motore boxer e trazione anteriore prodotti nel Napoletano (Alfasud e 33). Nel 1986 il controllo passa al gruppo Fiat e progressivamente le soluzioni tecniche vengono integrate.

<b>RL N/S</b>	2916-2994	1922-25				
295.000	255.000	220.000	175.000	130.000	88.000	44.000
<b>RL TURISMO</b>	2994	1925-27				
270.000	230.000	200.000	160.000	120.000	80.000	40.000
<b>RLSS</b>	2994	1925-27				
450.000	385.000	335.000	270.000	200.000	135.000	67.000
<b>RM N/S/U</b>	1944-1996	1923-26				
150.000	130.000	111.000	89.000	66.500	44.500	22.200
<b>6C 1500 NORMALE</b>	1487	1927-29				
180.000	155.000	135.000	108.000	81.000	54.000	27.000
<b>6C 1500 SPORT/SS</b>	1487	1928-29				
1.200.000	1.000.000	900.000	720.000	540.000	360.000	180.000
<b>6C 1750 TURISMO</b>	1752	1929-33				
225.000	190.000	165.000	130.000	99.000	66.000	33.000
<b>6C 1750 SPORT</b>	1752	1929-33				
450.000	385.000	335.000	270.000	200.000	135.000	67.000

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
<b>A+</b>	<b>A</b>	<b>AB</b>	<b>BA</b>	<b>B+</b>	<b>B</b>	<b>C</b>

<b>6C 1750 SUPER SPORT</b>	1752	1929-30				
2.300.000	2.000.000	1.700.000	1.400.000	1.000.000	680.000	340.000
<b>6C 1750 GRAN SPORT</b>	1752	1930-33				
2.700.000	2.300.000	2.000.000	1.600.000	1.200.000	800.000	N.D.
<b>6C 1750 GRAN TURISMO</b>	1752	1930-33				
450.000	385.000	335.000	270.000	200.000	135.000	67.000
<b>6C 1750 GRAN TURISMO COMPR.</b>	1752	1931-32				
850.000	720.000	630.000	500.000	380.000	250.000	125.000
<b>6C 2300 GRAN TURISMO/B CORTO</b>	2309	1934-39				
350.000	300.000	260.000	210.000	155.000	104.000	52.000
<b>6C 2300 PESCARA/B PESCARA</b>	2309	1934-37				
500.000	425.000	370.000	295.000	220.000	150.000	74.000
<b>6C 2300 TURISMO/B LUNGO</b>	2309	1934-39				
215.000	185.000	160.000	130.000	96.000	64.000	32.000
<b>6C 2300 MILLE MIGLIA</b>	2309	1938-39				
1.100.000	900.000	780.000	620.000	470.000	310.000	155.000
<b>6C 2500 COLONIALE</b>	2443	1941-42				
205.000	175.000	150.000	120.000	90.000	60.000	30.000
<b>6C 2500 TURISMO 5 POSTI/7 POSTI</b>	2443	1939-50				
190.000	160.000	140.000	112.000	84.000	56.000	28.000
<b>6C 2500 SPORT</b>	2443	1939-51				
160.000	140.000	120.000	96.000	72.000	48.000	24.000
<b>6C 2500 SPORT COUPÉ</b>	2443	1939-50				
475.000	405.000	350.000	280.000	210.000	140.000	70.000
<b>6C 2500 SPORT CABRIOLET</b>	2443	1939-51				
430.000	370.000	320.000	255.000	190.000	130.000	64.000
<b>6C 2500 SS COUPÉ</b>	2443	1939-51				
680.000	580.000	500.000	400.000	300.000	200.000	100.000
<b>6C 2500 SS CABRIOLET</b>	2443	1939-51				
680.000	580.000	500.000	400.000	300.000	200.000	100.000

### 6C 2500 SPORT FRECCIA D'ORO

2443 | 1947-51

Della famiglia delle 6C 2500, nata nell'anteguerra, la Freccia d'Oro, una berlina a due porte e cinque/sei posti, può essere considerata la versione di serie. Anzi, è la prima Alfa Romeo dotata di una carrozzeria costruita direttamente al Portello. Gli esemplari prodotti fino al 1950 sono complessivamente 680. Nell'ambito delle Alfa del dopoguerra, la Freccia d'Oro è stata a lungo sottovalutata dai collezionisti, che l'hanno sempre considerata una "parente povera" delle più prestigiose Villa d'Este e cabriolet. Negli ultimi anni le sue quotazioni hanno registrato una crescita significativa, anche se molti esemplari sono stati cannibalizzati per la preziosa meccanica.

250.000	215.000	185.000	150.000	111.000	74.000	N.D.
---------	---------	---------	---------	---------	--------	------



<b>6C 2500 SPORT/GT</b>	2443	1950-53				
205.000	175.000	150.000	120.000	90.000	60.000	30.000
<b>6C 2500 SS VILLA D'ESTE</b>	2443	1949-51				
900.000	770.000	670.000	540.000	400.000	270.000	N.D.

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**8C 2300**

2336 | 1932-34

Con il suo 8 cilindri in linea sovralimentato, questo modello progettato da Vittorio Jano rappresenta lo stato dell'arte della Casa del Portello nelle competizioni, anche se molti dei 188 esemplari costruiti delle 8C 2300 sono stati vestiti dai migliori carrozzieri dell'epoca per un utilizzo "mondano". Si è perso il conto delle vittorie delle 8C (Mille Miglia, Targa Florio, 24 Ore di Le Mans, per citare soltanto le più importanti). Nella seconda metà degli anni Trenta si evolve in 8C 2600 e poi in 8C 2900. Le sue quotazioni sono in costante ascesa.

12.200.000	10.400.000	9.000.000	7.200.000	5.400.000	3.600.000	1.800.000
------------	------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------



8C 2900A 2905 | 1936

6.800.000	5.800.000	5.000.000	4.000.000	3.000.000	2.000.000	1.000.000
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

8C 2900B 2905 | 1937-39

13.500.000	11.500.000	10.000.000	8.000.000	6.000.000	4.000.000	2.000.000
------------	------------	------------	-----------	-----------	-----------	-----------

**1900**

1884 | 1950-54

Con la 1900, l'Alfa Romeo entra per la prima volta nella produzione di serie. È una berlina a 4 porte dalla linea "pontone", con il frontale distinto dalla mascherina a scudetto e i due "lobi" orizzontali ai lati, che caratterizzeranno lo stile di molte Alfa degli anni seguenti. Il suo motore a 4 cilindri bialbero è il capostipite di tutti i motori "Alfanord" fino agli anni Novanta. Con questo modello più popolare rispetto a quelli d'élite prodotti fino ad allora, l'Alfa Romeo diventa la marca preferita dagli automobilisti benestanti sportivi. Notevoli i risultati anche nelle corse. La prima serie è molto ricercata.

36.000	30.500	26.700	21.400	16.000	10.700	5.300
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



1900 SUPER 1975 | 1954-59

40.000	34.000	29.600	23.700	17.800	11.800	5.900
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

1900 TI 1884 | 1952-54

52.500	45.000	39.000	31.000	23.400	15.600	7.800
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

1900 TI SUPER 1975 | 1954-57

60.000	51.000	44.500	35.500	26.700	17.800	8.900
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

1900 PRIMAVERA 1975 | 1955-57

80.000	68.500	59.500	47.500	35.500	23.800	11.900
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

1900 SPRINT (I.S.) 1884 | 1951-53

285.000	240.000	210.000	170.000	125.000	84.000	42.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------

1900 SPRINT (I.S.) CABRIOLET P.F. 1884 | 1951-53

390.000	335.000	290.000	230.000	175.000	116.000	58.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

1900 SPRINT (II.S.) 1884 | 1953-54

205.000	175.000	150.000	120.000	90.000	60.000	30.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------

1900 SS 1975 | 1954-55

285.000	240.000	210.000	170.000	125.000	84.000	42.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------

**1900 SS (MODELLO 1956)**

1975 | 1956-58

L'ultima serie della 1900 Sprint, cioè la coupé realizzata da Touring, riceve una carrozzeria profondamente rinnovata che per molti aspetti ricorda quella della sorella minore Giulietta Sprint. Il motore è lo stesso delle Super Sprint, con cilindrata portata a 2 litri e 115 CV. La produzione avviene negli stabilimenti milanesi della Touring, ma la distribuzione è affidata alle concessionarie Alfa Romeo. La 1900 SS è un'auto da alta collezione, molto costosa da restaurare e con valutazioni decisamente elevate.

170.000	145.000	125.000	100.000	75.000	50.000	25.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------



AR 51 «MATTA» 1884 | 1951-53

33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

GIULIETTA SPRINT (I.S.) 1290 | 1954-55

111.000	94.000	82.000	65.500	49.000	33.000	16.400
---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

GIULIETTA SPRINT (I.S.) 1290 | 1955-58

90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

GIULIETTA SPRINT (II.S.) 1290 | 1958-59

61.000	52.000	45.000	36.000	27.000	18.000	9.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

GIULIETTA SPRINT (III.S.) 1290 | 1959-62

54.500	46.500	40.500	32.500	24.300	16.200	8.100
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**GIULIETTA SPRINT SPECIALE**

1290 | 1959-62

La SS nasce da una ricerca di stile aerodinamico di Bertone e deriva dai prototipi Bat. Dotata della meccanica della Sprint Veloce, ma leggermente potenziata, è in grado di raggiungere i 200 orari: un risultato di rilievo assoluto alla fine degli anni Cinquanta. La SS, pur molto sportiva, non ha un palmarès importante nelle corse, un ruolo affidato alle SV e alle SZ di Zagato. È un'auto molto difficoltosa e costosa da restaurare: anche per questo motivo le sue quotazioni sono estremamente elevate. Gli esemplari in vendita sono rarissimi.

120.000	102.000	89.000	71.000	53.500	35.500	17.800
---------	---------	--------	--------	--------	--------	--------





Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>GIULIETTA SPRINT VELOCE (I S.)</b>							1290   1956-58
	250.000	215.000	185.000	150.000	111.000	74.000	37.000
<b>GIULIETTA S.V. (I S.) «CONFORT.»</b>							1290   1958
	120.000	102.000	89.000	71.000	53.500	35.500	17.800
<b>GIULIETTA SPRINT VELOCE (II S.)</b>							1290   1958-62
	81.000	69.000	60.000	48.000	36.000	24.000	12.000
<b>1300 SPRINT</b>							1290   1963-65
	52.000	41.500	34.500	27.600	17.300	13.800	6.900
<b>GIULIA 1600 SPRINT</b>							1570   1962-64
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>GIULIETTA (I S.)</b>							1290   1955-59
	24.000	20.500	17.800	14.200	10.700	7.100	3.600
<b>GIULIETTA (II S.)</b>							1290   1959-61
	21.600	18.400	16.000	12.800	9.600	6.400	3.200
<b>GIULIETTA (III S.)</b>							1290   1961-63
	20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700
<b>GIULIETTA TI (I S.)</b>							1290   1957-59
	27.200	22.100	17.000	14.500	11.900	8.500	5.100
<b>GIULIETTA TI (II S.)</b>							1290   1959-61
	24.300	20.700	18.000	14.400	10.800	7.200	3.600
<b>GIULIETTA TI (III S.)</b>							1290   1961-65
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000

### GIULIETTA SPIDER (I S.)

1290 | 1955-58

Nata da una richiesta dell'importatore americano Max Hoffman, la Spider viene realizzata dalla Pinin Farina. È considerata una delle più belle vetture di tutti i tempi. Il suo successo è clamoroso. Viene costruita in tre serie e dal 1962 la sua scocca viene ereditata dalla Giulia Spider con minime modifiche (con l'adozione del bialbero 4 cilindri di 1,6 litri). Un pezzo da collezionisti veri, la Giulietta viene scambiata a cifre importanti che, in alcuni casi, sfiorano i 100.000 euro. Attenzione, però, trovarne una completamente originale non è facile.

96.000	82.000	71.000	57.000	42.500	28.400	14.200
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



<b>GIULIETTA SPIDER (II S.)</b>							1290   1958-61
	79.000	67.500	58.500	47.000	35.000	23.400	11.700
<b>GIULIETTA SPIDER (III S.)</b>							1290   1961-62
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>GIULIETTA SPIDER VELOCE (I S.)</b>							1290   1956-58
	107.000	91.000	79.000	63.000	47.500	31.500	15.800
<b>GIULIETTA SPIDER VELOCE (II S.)</b>							1290   1958-61
	90.000	76.000	66.500	53.000	40.000	26.600	13.300
<b>GIULIETTA SPIDER VELOCE (III S.)</b>							1290   1961-62
	86.000	69.000	57.500	46.000	28.800	23.000	11.500
<b>GIULIETTA SZ</b>							1290   1960-61
	480.000	410.000	355.000	285.000	215.000	140.000	71.000
<b>GIULIETTA SZ CODA TRONCA</b>							1290   1961-62
	650.000	550.000	480.000	385.000	290.000	190.000	96.000
<b>GIULIA 1600 SPIDER</b>							1570   1962-65
	70.500	56.500	47.000	37.500	23.500	18.800	9.400

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>GIULIA 1600 SPIDER VELOCE</b>							1570   1964-65
	95.000	76.000	63.000	50.500	31.500	25.200	12.600
<b>GIULIA SPRINT SPECIALE</b>							1570   1962-65
	125.000	100.000	83.000	66.500	41.500	33.500	16.700
<b>DAUPHINE</b>							845   1960-64
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>4</b>							747-845   1962-64
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>2000</b>							1975   1958-62
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>2000 SPRINT</b>							1975   1960-62
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>2000 SPIDER TOURING</b>							1975   1958-61
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>2600</b>							2584   1962-69
	27.000	23.000	20.000	16.000	12.000	8.000	4.000
<b>2600 DE LUXE (OSI)</b>							2584   1965-67
	60.000	51.000	44.500	35.500	26.700	17.800	8.900

### 2600 SPRINT

2584 | 1962-66

Rappresenta il tentativo dell'Alfa Romeo di tornare nel segmento delle coupé granturismo di prestigio. Settemila gli esemplari costruiti dal 1962 al 1966. La linea, come quella della precedente 2000 Sprint, è di un giovanissimo Giugiaro per Bertone. Un'auto di classe che, dal punto di vista collezionistico, è rimasta molto in ombra per decenni, fino alla riscoperta avvenuta in tempi recenti. Secondo gli addetti ai lavori, però, è ancora un'Alfa Romeo dell'epoca d'oro con quotazioni non all'altezza di quanto meriterebbe e che infatti stanno lentamente crescendo. Potrebbe rappresentare un ottimo investimento nel medio-lungo periodo.

54.000	46.000	40.000	32.000	24.000	16.000	8.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>2600 SPIDER TOURING</b>							2584   1962-65
	101.000	86.000	75.000	60.000	45.000	30.000	15.000
<b>2600 SZ</b>							2584   1965-68
	305.000	260.000	225.000	180.000	135.000	90.000	45.000

Per ordini o informazioni sulle riviste

**ED** EditorialeDomus

puoi contattare il servizio abbonamenti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

[uf.abbonamenti@edidomus.it](mailto:uf.abbonamenti@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

**GIULIA TI (FRENI A TAMBURO)**

1570 | 1962-63

Nata nel 1962 come sorella maggiore della Giulietta, ne prende poi il posto definitivamente. La Giulia è un'auto che al debutto desta sensazione, con la sua linea aerodinamica ("L'ha disegnata il vento", afferma una riuscita pubblicità) e le sue prestazioni sono molto elevate (la punta massima effettiva è di oltre 175 km/h). La prima serie ha ancora i freni a tamburo (a tre ceppi), poi sostituiti dai dischi a partire dal 1963, il cambio al volante e il tachimetro a nastro. Tra le Giulia di produzione in serie, è una delle più richieste, assieme alle prime Super.

25.600	20.800	16.000	13.600	11.200	8.000	4.800
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>GIULIA TI (FRENI A DISCO)</b>	1570	1963-67				
20.800	16.900	13.000	11.100	9.100	6.500	3.900
<b>GIULIA TI SUPER</b>	1570	1963-64				
120.000	102.000	89.000	71.000	53.500	35.500	N.D.
<b>GIULIA SUPER (BISCIONE)</b>	1570	1968-72				
25.100	20.000	16.700	13.400	8.400	6.700	3.300
<b>GIULIA SUPER (BOLLINO)</b>	1570	1965-67				
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>GIULIA SUPER 1.3</b>	1290	1972-74				
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>GIULIA SUPER 1.6</b>	1570	1972-74				
12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>GIULIA 1300</b>	1290	1964-71				
15.800	12.600	10.500	8.400	5.300	4.200	2.100
<b>GIULIA 1300 TI</b>	1290	1966-69				
14.000	11.200	9.300	7.400	4.700	3.700	1.900
<b>GIULIA 1300 TI</b>	1290	1969-72				
12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>GIULIA 1300 SUPER</b>	1290	1970-72				
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>GIULIA 1600 S</b>	1570	1968-70				
14.600	11.600	9.700	7.800	4.900	3.900	1.900
<b>(GIULIA) NUOVA SUPER 1.3</b>	1290	1974-77				
10.000	8.000	6.700	5.300	3.300	2.700	1.300
<b>(GIULIA) NUOVA SUPER 1.6</b>	1570	1974-77				
11.500	9.200	7.700	6.100	3.800	3.100	1.500
<b>GIULIA DIESEL</b>	1760	1976-77				
5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700

Per ordini e chiarimenti sui prodotti di vendita diretta (volumi e raccoglitori)

**ED EditorialeDomus**

puoi contattare il servizio clienti al numero

**02 56568800**

(Lunedì-venerdì 9.00/18.00)

[uf.vendite@edidomus.it](mailto:uf.vendite@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

**GIULIA SPRINT GT**

1570 | 1963-66

Sviluppo della Giulietta Sprint (poi diventata Giulia Sprint), nasce nel 1963 con una carrozzeria inedita, sempre dovuta agli stilisti di Bertone. È la capostipite di una lunga e fortunata serie di coupé Alfa Romeo. Proprio per questo motivo è molto ricercata dagli alfisti. Attenzione però all'originalità: la perfetta intercambiabilità dei motori e di alcuni allestimenti fa sì che molti esemplari siano stati "pasticciati" parecchio.

44.000	36.000	27.500	23.400	19.300	13.800	8.300
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>GIULIA SPRINT GTA</b>	1570	1965-69				
350.000	285.000	220.000	185.000	155.000	110.000	66.000
<b>GTAM</b>	1985	1970-71				
405.000	345.000	300.000	240.000	180.000	120.000	60.000
<b>GIULIA SPRINT GT VELOCE</b>	1570	1966-68				
49.000	39.500	30.500	25.900	21.400	15.300	9.200
<b>GIULIA GT 1300 JUNIOR</b>	1290	1966-68				
30.000	24.400	18.800	15.900	13.100	9.400	5.600
<b>GIULIA GT 1300 JUNIOR</b>	1290	1969-71				
27.000	21.900	16.900	14.300	11.800	8.400	5.100
<b>GIULIA GTA 1300 JUNIOR</b>	1290	1968-72				
285.000	240.000	210.000	170.000	125.000	84.000	42.000
<b>GIULIA GT 1300 JUNIOR ZAGATO</b>	1290	1969-72				
48.000	41.000	35.500	28.400	21.300	14.200	7.100
<b>GIULIA GT JUNIOR 1.3</b>	1290	1971-76				
20.000	16.300	12.500	10.600	8.800	6.300	3.800
<b>GIULIA GT JUNIOR 1.6</b>	1570	1971-76				
24.000	19.500	15.000	12.800	10.500	7.500	4.500
<b>GIULIA GT JUNIOR ZAGATO 1.6</b>	1570	1972-74				
55.000	44.000	36.500	29.300	18.300	14.700	7.300
<b>GIULIA 1600 SPRINT GTC</b>	1570	1964-66				
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>GIULIA TZ</b>	1570	1963-65				
1.200.000	1.000.000	880.000	700.000	530.000	350.000	175.000
<b>GIULIA TZ2</b>	1570	1964-65				
3.500.000	3.000.000	2.600.000	2.100.000	1.600.000	1.000.000	520.000
<b>1750 GRAN SPORT 4R ZAGATO</b>	1570	1965-67				
70.000	56.000	46.500	37.500	23.300	18.700	9.300
<b>1600 SPIDER (DUETTO)</b>	1570	1966-68				
46.000	39.000	34.000	27.200	20.400	13.600	6.800
<b>1750 SPIDER VELOCE</b>	1779	1967-69				
40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
<b>1750 SPIDER VELOCE (AMERICA)</b>	1779	1967-69				
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>SPIDER 1300 JUNIOR</b>	1290	1968-69				
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>SPIDER 1300 JUNIOR (CODA TRONCA)</b>	1290	1969-72				
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>SPIDER 1750 VELOCE</b>	1779	1969-72				
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600



Modello | cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## 2000 SPIDER VELOCE

1962 | 1971-82

Per gli appassionati di Alfa Romeo è il massimo della gamma "Duetto": il motore 2000 trapiantato sul corpo vettura della Spider trasmette sensazioni di guida inebrianti, specie negli esemplari prodotti dal 1971 al 1975, non "calmierati" dall'adozione di dispositivi atti a ridurre consumo ed emissioni. Un esemplare ben conservato o restaurato professionalmente raggiunge oggi quotazioni alte, soprattutto sui mercati esteri come l'Olanda e la Germania. Chi ce l'ha, se la tenga stretta ancora un po'...

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>SPIDER 1.3 JUNIOR</b>	1290	1972-77				
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>SPIDER 1.6 JUNIOR</b>	1570	1972-75				
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>SPIDER 1.6</b>	1570	1975-82				
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>SPIDER 1.6</b>	1570	1983-90				
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>SPIDER 2.0</b>	1962	1983-90				
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>SPIDER 2.0 Q.V.</b>	1962	1986-90				
19.100	15.200	12.700	10.200	6.400	5.100	2.500
<b>SPIDER 1.6</b>	1570	1990-93				
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>SPIDER 2.0</b>	1962	1990-95				
23.000	18.400	15.300	12.200	7.700	6.100	3.100
<b>1750</b>	1779	1968-72				
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>1750 GT VELOCE (I.S.)</b>	1779	1968-70				
44.000	35.000	29.300	23.400	14.700	11.700	5.900
<b>1750 GT VELOCE (II.S.)</b>	1779	1970-72				
40.000	32.000	26.700	21.400	13.400	10.700	5.300

## 2000 BERLINA

1962 | 1971-77

L'ingresso nella categoria due litri si dimostra vincente per l'Alfa Romeo, che così allunga il passo nei confronti delle concorrenti BMW, Mercedes e auto di classe britanniche. La 2000 è la naturale evoluzione della 1750, ma conserva ancora pianale e schema tecnico della Giulia, di cui può essere considerata una versione "maggiorata". Per i collezionisti è un autentico punto di riferimento nella produzione del marchio, prima dell'avvento della famiglia delle Alfetta che adottano lo schema transaxle.

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



Modello | cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>2000 GTV</b>	1962	1971-76				
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>33 STRADALE</b>	1995	1967-69				
15.000.000	12.800.000	11.100.000	8.900.000	6.700.000	4.400.000	N.D.

## MONTREAL

2593 | 1970-77

Se fino a poco tempo fa era considerata solamente un'Alfa Romeo "strana" e costosissima da restaurare (in particolare il suo V8 derivato da quello delle 33 da competizione), da cinque anni a questa parte ha iniziato a salire di valore fino a raggiungere quotazioni simili a quelle delle più celebrate granturismo modenesi di pari epoca. La sua produzione limitata a soli 3925 esemplari ne fa un oggetto molto ricercato e difficile da trovare, specie se restaurato professionalmente: i costi di ripristino sono quasi pari a quelli di una Ferrari coeva.

75.000	64.000	55.500	44.500	33.500	22.200	11.100
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



<b>ALFASUD (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1186-1490	1972-80				
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>ALFASUD (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1186-1490	1980-84				
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800

## ALFASUD TI

1186-1490 | 1973-84

La prima serie, quella con il motore con cilindrata 1200 d'origine, è ormai una specie di "Ufo" tra i collezionisti: la produzione, pur importante, ha finito in massima parte i suoi giorni presso gli sfasciacarrozze a causa dei gravi problemi di corrosione passante certamente non convenienti da riparare. Chi dovesse imbattersi in una di queste ormai rare Alfesud a due porte, non se la lasci scappare, a qualsiasi prezzo. È senza dubbio un investimento che, nel lungo periodo, frutterà guadagno.

11.000	8.800	7.300	5.800	3.700	2.900	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>ALFASUD TI Q.V.</b>	1490	1982-84				
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>ALFASUD GIARDINETTA</b>	1186-1351	1975-80				
8.000	6.400	5.300	4.200	2.700	2.100	1.100
<b>ALFASUD SPRINT 1.3/1.5</b>	1286-1490	1976-79				
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>ALFASUD SPRINT 1.3/1.5 VELOCE</b>	1351-1490	1979-83				
11.000	8.800	7.300	5.800	3.700	2.900	1.500
<b>ALFASUD SPRINT TROFEO</b>	1490	1982-83				
13.100	10.400	8.700	7.000	4.400	3.500	1.700

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>SPRINT 1.3/1.5</b>							1351-1490   1983-89
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>SPRINT Q.V.</b>							1490-1712   1983-89
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>ALFETTA</b>							1779   1972-75
	15.000	12.800	11.100	8.900	6.700	4.400	2.200
<b>ALFETTA 1.6</b>							1570   1975-77
	10.000	8.500	7.400	5.900	4.400	3.000	1.500
<b>ALFETTA 1.6</b>							1570   1977-81
	7.600	6.400	5.600	4.500	3.400	2.200	1.100
<b>ALFETTA 1.6/1.8</b>							1570-1779   1982-84
	6.100	5.200	4.500	3.600	2.700	1.800	900
<b>ALFETTA 1.8</b>							1779   1975-81
	10.800	9.200	8.000	6.400	4.800	3.200	1.600
<b>ALFETTA 2.0</b>							1962   1981-85
	6.800	5.800	5.000	4.000	3.000	2.000	1.000
<b>ALFETTA 2.0 QUADRIFOGLIO ORO</b>							1962   1982-85
	8.800	7.500	6.500	5.200	3.900	2.600	1.300
<b>ALFETTA 2.0 CEM</b>							1962   1983
	7.000	6.000	5.200	4.200	3.100	2.100	1.000
<b>ALFETTA 2.0 TURBODIESEL</b>							1995   1979-84
	4.100	3.500	3.000	2.400	1.800	1.200	600
<b>ALFETTA 2.4 TURBODIESEL</b>							2392   1983-84
	4.100	3.500	3.000	2.400	1.800	1.200	600
<b>ALFETTA 2000</b>							1962   1977-78
	8.000	6.800	5.900	4.700	3.500	2.400	1.200
<b>ALFETTA 2000L</b>							1962   1978-81
	8.500	7.200	6.300	5.000	3.800	2.500	1.300
<b>ALFETTA 2000 LI AMERICA</b>							1962   1981
	7.000	6.000	5.200	4.200	3.100	2.100	1.000
<b>ALFETTA GT 1.8</b>							1779   1974-77
	16.200	13.800	12.000	9.600	7.200	4.800	2.400
<b>ALFETTA GT 1.6</b>							1570   1976-81
	13.500	11.500	10.000	8.000	6.000	4.000	2.000
<b>ALFETTA GTV 2000/2000L</b>							1962   1976-80
	14.900	12.700	11.000	8.800	6.600	4.400	2.200
<b>ALFETTA GTV 2000 AMERICA</b>							1962   1979-80
	8.800	7.500	6.500	5.200	3.900	2.600	1.300
<b>ALFETTA GTV 2.0</b>							1962   1980-82
	13.500	11.500	10.000	8.000	6.000	4.000	2.000
<b>ALFETTA GTV 2.0 GRAND PRIX</b>							1962   1981-82
	17.600	15.000	13.000	10.400	7.800	5.200	2.600
<b>ALFETTA GTV 2.5</b>							2492   1980-82
	24.300	20.700	18.000	14.400	10.800	7.200	3.600

## ALFETTA GTV TURBODELTA

1962 | 1979-80

Soltanto 400 gli esemplari prodotti tra il 1979 e il 1980 della versione sovralimentata dell'Alfetta GTV, prima turbo dell'Alfa Romeo. Per questo motivo è ricercatissima e le sue quotazioni hanno spiccato il volo. Molti i dettagli che differenziano la Turbodelta dalle 2.0 GTV: il cofano nero opaco, la striscia multicolore che corre alla base della fiancata e, naturalmente, il motore con turbocompressore. In caso di restauro, la parte più complicata è, naturalmente, la meccanica, cui sanno mettere le mani solo pochi specialisti.

54.000	46.000	40.000	32.000	24.000	16.000	8.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>GTV 2.0</b>							1962   1983-87
	13.500	11.500	10.000	8.000	6.000	4.000	2.000
<b>GTV 2.5</b>							2492   1983-87
	24.300	20.700	18.000	14.400	10.800	7.200	3.600
<b>GIULIETTA 1.3/1.6</b>							1357-1570   1977-85
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>GIULIETTA 1.8/2.0</b>							1779-1962   1979-85
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>GIULIETTA 2.0 SUPER/TI</b>							1962   1980-84
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>GIULIETTA 2.0 TURBODIESEL</b>							1995   1983-85
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>GIULIETTA TURBODELTA</b>							1962   1982-84
	50.000	40.000	33.500	26.700	16.700	13.300	6.700

## ALFA 6

2492 | 1979-86

Nata nel 1979 dopo una gestazione lunghissima, iniziata all'indomani della presentazione dell'Alfetta (1972), l'Alfa 6 segna il ritorno della Casa del Biscione nel segmento delle ammiraglie. Porta all'esordio il motore V6 "Busso", uno dei massimi capolavori dell'arte motoristica. Esteticamente è un'Alfetta "maggiorata" (come l'Alfa 2000 lo fu della Giulia). La produzione dell'Alfa 6 si interrompe nel 1987 dopo sole 12.070 unità, di cui la metà della "prima serie" con il V6 2,5 litri da 160 CV alimentato a carburatori. Salirà di valore.

10.100	8.000	6.700	5.400	3.400	2.700	1.300
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>ALFA 6 2.0</b>							1996   1983-87
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>ALFA 6 2.5 Q. ORO</b>							2492   1983-87
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>ALFA 6 2.5 TURBODIESEL</b>							2494   1983-87
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>33 1.3/1.3S/1.5 TI</b>							1351-1490   1983-90
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>33 1.5 QUADRIFOGLIO ORO</b>							1490   1983-86
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>33 1.5 4X4</b>							1490   1984-90
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>33 1.5 GIARDINETTA</b>							1490   1984-88
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>33 4X4 GIARDINETTA</b>							1490   1984-88
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>33 Q. VERDE</b>							1490   1984-86
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>33 1.7 Q.V.</b>							1712   1986-90
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>33 1.7/1.7 IE</b>							1712   1986-90
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>33 1.8 TD</b>							1779   1986-90
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>33 1.8 TD GIARDINETTA</b>							1779   1986-88
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>33 1.3 S/1.7 SPORT WAGON</b>							1351-1712   1988-90
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>33 1.5/1.7 4X4 SPORT WAGON</b>							1490-1712   1987-90
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>33 1.8 TD SPORT WAGON</b>							1779   1988-90
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>33 SPORT WAGON Q.V.</b>							1712   1988-90
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>NUOVA 33 1.3/1.5</b>							1351-1490   1989-95
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>NUOVA 33 1.7 IE/1.7 IE 16V</b>							1712   1989-95
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V.</b>							1712   1990-92
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>NUOVA 33 1.7 IE 16V Q.V. SPORT W.</b>							1712   1989-94
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>NUOVA 33 1.7 IE 4X4</b>							1712   1990-92
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>NUOVA 33 1.7 IE PERM. 4/Q4 SPORT W.</b>							1712   1991-95
	8.000	6.400	5.300	4.300	2.700	2.100	1.100
<b>NUOVA 33 1.7 IE PERMANENT 4/Q4</b>							1712   1991-95
	8.000	6.400	5.300	4.300	2.700	2.100	1.100
<b>NUOVA 33 1.3 IE IMOLA</b>							1351   1992-95
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>NUOVA 33 1.3 SPORT WAGON</b>							1351   1989-95
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>NUOVA 33 1.7 IE SPORT W. 4X4</b>							1712   1989-94
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>NUOVA 33 1.7 IE/1.7 IE 16V SPORT W.</b>							1712   1990-95
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>NUOVA 33 1.3/1.3 IE SPORT W. 4X4</b>							1351   1990-95
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER</b>							1779   1990-94
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>NUOVA 33 1.8 TD INTERCOOLER S. W.</b>							1779   1990-94
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>ALFA 90 1.8/2.0</b>							1779-1962   1984-88
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>ALFA 90 2.0 V6</b>							1996   1985-88
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100

**ALFA 90 2.5I**

2492 | 1984-87

La versione di punta dell'erede dell'Alfetta adotta, per la prima volta su una berlina di classe media, il V6 "Busso" dell'Alfa 6 (in versione a iniezione). Un trapianto riuscitissimo in fatto di prestazioni. L'allestimento esclusivo della Quadrifoglio Oro prevede anche la strumentazione elettronica, che è un po' cagionevole. Ripararla costa una fortuna: quindi attenzione prima di procedere all'acquisto. Le 2.5 V6 in Italia sono piuttosto rare.

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>ALFA 90 2.4 TURBODIESEL</b>							2393   1984-88
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>ARNAL/SL</b>							1186   1983-87
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>ARNA TI</b>							1351   1984-87
	7.100	5.600	4.700	3.800	2.400	1.900	900
<b>ALFA 75 1.6/1.6 IE/1.8/1.8 IE</b>							1570-1779   1985-94
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>ALFA 75 1.8 INDY</b>							1779   1991-92
	8.600	6.800	5.700	4.600	2.900	2.300	1.100
<b>ALFA 75 2.0</b>							1962   1985-89
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>ALFA 75 2.0 TWIN SPARK</b>							1962   1987-92
	15.000	12.200	9.400	8.000	6.600	4.700	2.800
<b>ALFA 75 2.0 TWIN SPARK A.S.N.</b>							1962   1991-92
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>ALFA 75 TURBO</b>							1779   1986-87
	19.000	15.200	12.700	10.100	6.300	5.100	2.500
<b>75 TURBO AMERICA</b>							1779   1987-90
	20.000	16.000	13.300	10.700	6.700	5.300	2.700
<b>ALFA 75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE</b>							1779   1990-92
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>75 TURBO QUADRIFOGLIO VERDE A.S.N.</b>							1779   1991
	25.100	20.000	16.700	13.400	8.400	6.700	3.300

**ALFA 75 TURBO EVOLUZIONE**

1762 | 1987-88

Derivata dalla 75 Turbo, è dotata di una caratterizzazione estetica molto spinta che serviva a omologare particolari da utilizzare nelle versioni da competizione che partecipavano alle corse della categoria Turismo. Pur se la potenza dichiarata è la stessa della 1.8 Turbo, in realtà la Evoluzione ha un motore completamente diverso (cilindrata 1762 anziché 1779 cc). Prodotta in 500 unità (tutte Rosso Alfa), ha visto le sue quotazioni lievitare costantemente.

50.000	42.500	37.000	29.600	22.200	14.800	7.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>ALFA 75 2.5 V6 Q.V.</b>							2492   1985-92
	17.000	13.600	11.300	9.100	5.700	4.500	2.300
<b>ALFA 75 3.0 V6</b>							2959   1987-92
	19.000	15.200	12.700	10.100	6.300	5.100	2.500
<b>ALFA 75 2.0 TURBODIESEL</b>							1995   1985-93
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>ALFA 75 2.4 TD</b>							2393   1988-92
	3.200	2.500	2.100	1.700	1.100	800	400
<b>164 TWIN SPARK</b>							1962-1995   1987-98
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>164 TURBO</b>							1995   1987-92
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>164 2.0 V6 TURBO</b>							1996   1991-93
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>164 3.0 V6</b>							2959   1987-97
	11.000	8.800	7.300	5.900	3.700	2.900	1.500
<b>164 3.0 V6 QUADRIFOGLIO</b>							2959   1990-94
	12.500	10.000	8.300	6.700	4.200	3.300	1.700

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>164 3.0I V6 24V QUADRIFOGLIO VERDE</b>							2959 1992-93
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>164 TD/TD SUPER</b>							2499-2500 1987-98
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>164 2.0 V6 TURBO SUPER</b>							1996 1991-98
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>164 3.0 V6 24V SUPER</b>							2959 1992-98
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>164 3.0 V6 24V Q4</b>							2959 1993-98
	20.000	16.000	13.300	10.700	6.700	5.300	2.700
<b>SZ (ES 30)</b>							2959 1989-96
	69.000	55.000	46.000	37.000	23.000	18.400	9.200

**RZ**

2959 | 1993-96

Se la coupé SZ è stata costruita in 1035 unità (tutte rosse a eccezione di quella gialla allestita per Andrea Zagato), la versione roadster, denominata RZ, è stata assemblata in soli 241 esemplari. Più rara, dunque, anche se un po' meno apprezzata dai puristi. Le sue quotazioni sono in forte ascesa come per la "sorella" con carrozzeria chiusa. La meccanica è identica a quella della SZ. Il sistema di copertura della capote a scomparsa è originale e ben realizzato: in genere non dà problemi.

75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



<b>155 1.7I/1.8I TWIN SPARK</b>							1747-1773 1992-98
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>155 1.8I TS SILVERSTONE</b>							1773 1994-95
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>155 2.0I TWIN SPARK</b>							1995 1992-95
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800

**155 2.0 TURBO 16V Q4**

1995 | 1992-97

La 155 non è molto amata dai puristi in quanto segna il passaggio alla trazione anteriore, considerata quasi un'eresia per la Casa milanese. Inoltre, rispetto alla 75 che va a sostituire, perde il ponte DeDion al posteriore per adottare uno schema a ruote indipendenti. La Q4 è il frutto del trapianto della meccanica della Lancia Delta Integrale nella scocca della prima "tutto avanti" del Biscione. Per questo oggi è ricercatissima, anche se i prezzi sono ancora assolutamente abbordabili. Per il collezionista attento all'investimento, la 155 Q4 potrebbe costituire un affare eccellente.

22.000	17.900	13.800	11.700	9.600	6.900	4.100
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>155 2.5 V6</b>							2492 1992-97
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>155 1.9/2.5 TD</b>							1929-2499 1993-97
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>155 1.6I/1.8I 16V TWIN SPARK</b>							1598-1747 1996-98
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>155 2.0 16V TWIN SPARK</b>							1970 1995-97
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>155 2.0I 16V TS</b>							1970 1997-98
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>GTV (916) 1.8I 16V TWIN SPARK</b>							1747 1998-02
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>GTV (916) 2.0I 16V TWIN SPARK</b>							1970 1995-03
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>GTV (916) 2.0 V6 TURBO</b>							1996 1995-01
	11.500	9.200	7.700	6.100	3.800	3.100	1.500
<b>GTV (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V</b>							2959 1997-03
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>GTV (916) 2.0 TS</b>							1970 2003-06
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>GTV (916) 2.0 JTS</b>							1970 2003-06
	7.100	5.600	4.700	3.800	2.400	1.900	900
<b>GTV (916) 3.2 V6 24V</b>							3179 2003-06
	13.800	11.000	9.200	7.400	4.600	3.700	1.800
<b>SPIDER (916) 1.8I 16V TWIN SPARK</b>							1747 1998-01
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>SPIDER (916) 2.0I 16V TWIN SPARK</b>							1970 1995-03
	10.000	8.000	6.700	5.300	3.300	2.700	1.300

**SPIDER (916) 2.0 V6 TURBO**

1996 | 1998-01

Dopo le prime versioni con il V6 a due valvole per cilindro, la Spider a trazione anteriore riceve anche il 3.0 dotato di testate a doppio albero a camme per bancata e 4 valvole per cilindro. È la versione più godibile della Spider grazie al sound del motore da ascoltare a capote abbassata e alle sue prestazioni possenti ed elastiche come nessun'altra vettura della categoria. Oggi si acquista a cifre basse (comunque nettamente più elevate rispetto a quelle delle più popolari Twin Spark), ma si tratta di un investimento che saprà dare i suoi frutti.

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



<b>SPIDER (916) 3.0 V6/3.0 V6 24V</b>							2959 1995-03
	19.000	15.200	12.700	10.100	6.300	5.100	2.500
<b>SPIDER (916) 2.0 TS</b>							1970 2003-06
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>SPIDER (916) 2.0 JTS</b>							1970 2003-06
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>SPIDER (916) 3.2 V6 24V</b>							3179 2003-06
	17.500	14.000	11.700	9.300	5.800	4.700	2.300
<b>145 1.3/1.6</b>							1351-1596 1994-97
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>145 1.4I/1.6I/1.8I 16V TWIN SPARK</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>145 1.7 16V</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>145 1.9 TD/JTD</b>							
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>145 2.0 16V T. SPARK QUADRIFOGLIO</b>							
	7.100	5.600	4.700	3.800	2.400	1.900	900
<b>146 1.3/1.6</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>146 1.4I/1.6./1.8I TWIN SPARK</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>146 1.7 16V</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>146 1.9 TD/JTD</b>							
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>146 2.0 16V T. SPARK TI</b>							
	6.500	5.200	4.300	3.400	2.200	1.700	900
<b>156 1.6/1.8 T.S. (I.S.)</b>							
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>156 2.0 TS (I.S.)</b>							
	3.900	3.100	2.600	2.100	1.300	1.000	500
<b>156 2.0 TS SELESPEED (I.S.)</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>156 2.0 JTS (I.S.)</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>156 2.0 JTS SELESPEED (I.S.)</b>							
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>156 2.5 V6 24V (I.S.)</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>156 1.9 JTD/1.9 JTD 16V (I.S.)</b>							
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>156 2.4 JTD (I.S.)</b>							
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>156 1.6/1.8 T.S. SPORTWAGON (I.S.)</b>							
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>156 2.0 TS SPORTWAGON (I.S.)</b>							
	3.900	3.100	2.600	2.100	1.300	1.000	500
<b>156 2.0 TS SELESPEED SPORTW. (I.S.)</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>156 2.0 JTS SPORTWAGON (I.S.)</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>156 2.0 JTS SELESPEED SPORTW. (I.S.)</b>							
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (I.S.)</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>156 1.9 JTD/JTD 16V SPORTW. (I.S.)</b>							
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>156 2.4 JTD SPORTWAGON (I.S.)</b>							
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>156 2.0 JTS (II.S.)</b>							
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>156 2.0 JTS SELESPEED (II.S.)</b>							
	3.900	3.100	2.600	2.100	1.300	1.000	500
<b>156 2.5 V6 24V (II.S.)</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>156 2.0 JTS SPORTWAGON (II.S.)</b>							
	4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
<b>156 2.0 JTS SELESP. SPORTW. (II.S.)</b>							
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>156 2.5 V6 24V SPORTWAGON (II.S.)</b>							
	6.600	5.300	4.400	3.500	2.200	1.800	900
<b>156 1.9 JTD CROSSWAGON Q4</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

**156 GTA**

3179 | 2001-06

Il trapianto del V6 "Busso" nella sua ultima evoluzione (con cilindrata portata a 3,2 litri), rivisto dall'Alfa Corse in ottica corsaiole e con 250 CV belli vispi, ha dato origine alla 156 più sportiva di sempre, cui la Casa di Arese affibbia, a ragione, la mitica sigla GTA. È una delle auto di inizio millennio più divertenti e godibili, anche nella versione con cambio sequenziale Selespeed. È stata allestita anche in versione Sportwagon, ma la berlina, che ha quotazioni già in leggera crescita, resta la più indicata per un investimento di medio periodo.

	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200



<b>156 GTA SELESPEED</b>							
	22.100	17.600	14.700	11.800	7.400	5.900	2.900
<b>156 GTA SPORTWAGON</b>							
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>156 GTA SPORTWAGON SELESPEED</b>							
	19.100	15.200	12.700	10.200	6.400	5.100	2.500
<b>166 (I.S.) 2.0I TWIN SPARK</b>							
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>166 (I.S.) 2.5 V6 24V</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>166 (I.S.) 3.0 V6 24V</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>166 (I.S.) 2.0 V6 TURBO</b>							
	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400
<b>166 (I.S.) 2.4 JTD</b>							
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>166 (II.S.) 2.0I 16V TWIN SPARK</b>							
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>166 (II.S.) 2.5 V6 24V</b>							
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>166 (II.S.) 3.0 V6 24V</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>166 (II.S.) 3.2 V6 24V</b>							
	2.900	2.300	1.900	1.500	1.000	800	400
<b>166 (II.S.) 2.4 JTD/M-JET</b>							
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>147 (I.S.) 1.6 16V TWIN SPARK/T.S.</b>							
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>147 2.0 16V TWIN SPARK (I/II.S.)</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400

**SEI UN PROFESSIONISTA?**

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

[www.quattroruotepro.it](http://www.quattroruotepro.it)

o richiedi informazioni scrivendo a

[professional@edidomus.it](mailto:professional@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

**147 GTA**

3179 | 2002-06

Più rara e più compatta rispetto alla 156 GTA dalla meccanica identica, la 147 GTA è un oggetto da alta collezione, anche se forse non avrà l'identico radioso futuro della sorella degli anni 60, che ha ottenuto un ricco palmarès in gara (sebbene con motorizzazioni differenti). La 147 GTA è un'auto da comprare a da godere nel weekend su percorsi misti e in montagna, pensando pure alla rivalutazione che è già in corso, data la meccanica nobile (monta il V6 "Busso") e la produzione limitata...

18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni
<b>147 GTA SELESPEED</b>		
17.300	13.800	11.500
9.200	5.800	4.600
2.300		
<b>GT 1.8 16V TS</b>		
4.500	3.600	3.000
2.400	1.500	1.200
600		
<b>GT 2.0 JTS</b>		
5.300	4.200	3.500
2.800	1.800	1.400
700		
<b>GT 3.2 V6 24V</b>		
9.800	7.800	6.500
5.200	3.300	2.600
1.300		
<b>159 3.2 JTS V6 24V</b>		
7.200	5.800	4.800
3.800	2.400	1.900
1.000		
<b>159 3.2 JTS V6 24V SPORTWAGON</b>		
7.200	5.800	4.800
3.800	2.400	1.900
1.000		
<b>BRERA 3.2 JTS V6</b>		
15.000	12.000	10.000
8.000	5.000	4.000
2.000		
<b>SPIDER (939) 1750 TBI</b>		
14.000	11.200	9.300
7.500	4.700	3.700
1.900		
<b>SPIDER (939) 2.2 JTS</b>		
10.500	8.400	7.000
5.600	3.500	2.800
1.400		
<b>SPIDER (939) 3.2 JTS V6</b>		
16.000	12.800	10.700
8.500	5.300	4.300
2.100		
<b>SPIDER (939) 3.2 JTS V6 Q4</b>		
17.000	13.600	11.300
9.100	5.700	4.500
2.300		
<b>8C COMPETIZIONE</b>		
270.000	215.000	180.000
145.000	90.000	72.000
36.000		
<b>8C SPIDER</b>		
220.000	185.000	165.000
130.000	98.000	65.000
32.500		
<b>ROMEO/ROMEO2</b>		
12.000	9.600	8.000
6.400	4.000	3.200
1.600		
<b>ROMEO/ROMEO2 DIESEL</b>		
9.000	7.200	6.000
4.800	3.000	2.400
1.200		
<b>A11/A12/F11/F12</b>		
9.000	7.200	6.000
4.800	3.000	2.400
1.200		
<b>A11/A12/F11/F12 DIESEL</b>		
7.500	6.000	5.000
4.000	2.500	2.000
1.000		

**ALLARD**

GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
<b>K1 ROADSTER</b>		
120.000	96.000	80.000
64.000	40.000	32.000
16.000		
<b>K2 ROADSTER</b>		
135.000	108.000	90.000
72.000	45.000	36.000
18.000		

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

<b>J2/J2X ROADSTER</b>		3917	1946-54
450.000	360.000	300.000	240.000
150.000	120.000	60.000	

**ALPINA-BMW**

GERMANIA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
<b>B3 3.2 BERLINA/TOURING</b>		
12.000	9.600	8.000
6.400	4.000	3.200
1.600		
<b>B3 3.2 CABRIOLET</b>		
18.000	14.400	12.000
9.600	6.000	4.800
2.400		
<b>B3 3.2 COUPÉ</b>		
16.500	13.200	11.000
8.800	5.500	4.400
2.200		
<b>B3 3.3 BERLINA/TOURING</b>		
15.000	12.000	10.000
8.000	5.000	4.000
2.000		
<b>B3 3.3 COUPÉ</b>		
18.000	14.400	12.000
9.600	6.000	4.800
2.400		
<b>B3 3.3 CABRIOLET</b>		
22.500	18.000	15.000
12.000	7.500	6.000
3.000		
<b>D10 3.0 TD BERLINA/TOURING</b>		
12.000	9.600	8.000
6.400	4.000	3.200
1.600		
<b>D10 3.0 TD BERLINA/TOURING</b>		
10.500	8.400	7.000
5.600	3.500	2.800
1.400		
<b>B10 3.2/3.3 BERLINA/TOURING</b>		
18.000	14.400	12.000
9.600	6.000	4.800
2.400		
<b>B10 4.6/4.8 V8 BERLINA/TOURING</b>		
19.500	15.600	13.000
10.400	6.500	5.200
2.600		
<b>B7 4.4 V8</b>		
21.000	16.800	14.000
11.200	7.000	5.600
2.800		
<b>B5 4.4 V8 BERLINA/TOURING</b>		
18.000	14.400	12.000
9.600	6.000	4.800
2.400		
<b>ROADSTER S</b>		
33.000	26.400	22.000
17.600	11.000	8.800
4.400		

**ALPINE RENAULT**

FRANCIA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
<b>A106 BERLINETTA</b>		
34.500	27.600	23.000
18.400	11.500	9.200
4.600		
<b>A106 NORMALE</b>		
30.000	24.000	20.000
16.000	10.000	8.000
4.000		
<b>A106 MILLE MIGLIA</b>		
37.500	30.000	25.000
20.000	12.500	10.000
5.000		
<b>A106 CABRIOLET</b>		
34.500	27.600	23.000
18.400	11.500	9.200
4.600		
<b>A108 BERLINETTA</b>		
34.500	27.600	23.000
18.400	11.500	9.200
4.600		
<b>A108 BERLINETTA</b>		
34.500	27.600	23.000
18.400	11.500	9.200
4.600		
<b>A108 BERLINETTA</b>		
36.000	28.800	24.000
19.200	12.000	9.600
4.800		
<b>A108 2+2</b>		
30.000	24.000	20.000
16.000	10.000	8.000
4.000		
<b>A108 2+2</b>		
30.000	24.000	20.000
16.000	10.000	8.000
4.000		
<b>A108 CABRIOLET</b>		
34.500	27.600	23.000
18.400	11.500	9.200
4.600		
<b>A108 COUPÉ</b>		
31.500	25.200	21.000
16.800	10.500	8.400
4.200		
<b>A110 COUPÉ (51 CV)</b>		
42.000	33.500	28.000
22.400	14.000	11.200
5.600		
<b>A110 BERLINETTA (55 CV)</b>		
42.000	33.500	28.000
22.400	14.000	11.200
5.600		
<b>A110 BERLINETTA (66 CV)</b>		
51.000	41.000	34.000
27.200	17.000	13.600
6.800		
<b>A110 BERLINETTA</b>		
51.000	41.000	34.000
27.200	17.000	13.600
6.800		
<b>A110 BERLINETTA</b>		
78.000	62.500	52.000
41.500	26.000	20.800
10.400		

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>A110 BERLINETTA</b>						1470	1967-68
70.500	56.500	47.000	37.500	23.500	18.800	9.400	
<b>A110 BERLINETTA SUPER</b>						1255-1296	1967-71
78.000	62.500	52.000	41.500	26.000	20.800	10.400	
<b>A110 CABRIOLET (51 CV)</b>						956	1963-64
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>A110 CABRIOLET</b>						1108	1964-69
43.500	35.000	29.000	23.200	14.500	11.600	5.800	
<b>A110 CABRIOLET</b>						1289	1966-69
51.000	41.000	34.000	27.200	17.000	13.600	6.800	
<b>A110 CABRIOLET SUPER</b>						1289	1967-69
56.000	44.500	37.000	29.800	18.600	14.900	7.400	
<b>A110 GT4 (51 CV)</b>						956	1963
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800	
<b>A110 GT4</b>						1108	1964-69
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800	
<b>A110 GT4</b>						1289	1966-69
48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400	
<b>A110 GT4 SUPER</b>						1289	1967-69
48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400	
<b>A110 1300 G</b>						1255	1970-71
95.000	76.000	63.500	51.000	32.000	25.400	12.700	
<b>A110 1600</b>						1565	1968-73
78.000	62.500	52.000	41.500	26.000	20.800	10.400	
<b>A110 1600 S</b>						1565	1970-73
120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000	
<b>A110 1600 SC/SI</b>						1605	1974-75
120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000	
<b>A110 UNIFICATA</b>						1289	1974-77
86.000	68.500	57.000	45.500	28.500	22.800	11.400	
<b>A110 1600 SX</b>						1647	1976-77
86.000	68.500	57.000	45.500	28.500	22.800	11.400	
<b>A 310 1600</b>						1647	1971-76
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000	

## A 310 V6

2664 | 1976-84

Rispetto alla plurivittoriosa A110 che sostituisce, la A310, che inizialmente ne eredita il motore, non convince. Ecco perché l'originario 1600 viene rimpiazzato dall'allora nuovissimo PRV, forte di 150 CV e 208 Nm. Nonostante l'aumento di cilindrata e prestazioni di tutto rispetto (220 km/h) la vettura resta più una coupé borghese, ben lontana dall'agilità della progenitrice, interessante tutto sommato più per l'estetica anni 70, specie sulle prime versioni con l'alettatura sul lunotto che fa molto Miura, che per la meccanica.

45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>V6 GT</b>						2849	1985-90
26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500	
<b>V6 TURBO</b>						2458	1985-91
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>A 610 TURBO</b>						2975	1991-95
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400	

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## ALVIS

GRAN BRETAGNA

<b>A BERLINA</b>						2993	1950-54
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000	
<b>TA DROP HEAD</b>						2993	1950-54
72.000	57.500	48.000	38.500	24.000	19.200	9.600	
<b>TB DROP HEAD</b>						2993	1951-52
72.000	57.500	48.000	38.500	24.000	19.200	9.600	
<b>TC BERLINA</b>						2993	1954-58
64.500	51.500	43.000	34.500	21.500	17.200	8.600	
<b>TC DROP HEAD</b>						2993	1954-56
80.000	63.500	53.000	42.500	26.500	21.200	10.600	
<b>TD BERLINA</b>						2993	1958-63
64.500	51.500	43.000	34.500	21.500	17.200	8.600	
<b>TD DROP HEAD</b>						2993	1958-63
80.000	63.500	53.000	42.500	26.500	21.200	10.600	
<b>TE BERLINA</b>						2993	1963-65
64.500	51.500	43.000	34.500	21.500	17.200	8.600	
<b>TE DROP HEAD</b>						2993	1963-65
80.000	63.500	53.000	42.500	26.500	21.200	10.600	
<b>TF BERLINA</b>						2993	1965-67
64.500	51.500	43.000	34.500	21.500	17.200	8.600	
<b>TF DROP HEAD</b>						2993	1965-67
80.000	63.500	53.000	42.500	26.500	21.200	10.600	

## AMPHICAR

GERMANIA

### 770

1147 | 1961-65

La più celebre auto anfibia della storia viene costruita in Germania nei pressi di Lubecca. Un telaio tubolare sostiene la carrozzeria in acciaio; il motore è lo stesso della Triumph Herald. Accreditata per 120 km/h in strada e per 6,5 nodi (circa 12 km/h) in acqua, ha una serie di accorgimenti specifici per il doppio uso, dalle guarnizioni ad hoc sulle porte alle pompe per asportare l'acqua dal vano motore; numerosi i punti di ingrassaggio. Due eliche permettono il movimento in acqua. Un pezzo di storia raro e unico nel suo genere.

83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



## ANSALDO

ITALIA

<b>4C TORPEDO</b>						1847	1923-26
60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	
<b>4F TORPEDO</b>						1847	1926-28
60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	
<b>22 BERLINA</b>						3500	1929-32
113.000	90.000	75.000	60.000	37.500	30.000	15.000	

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

## APAL

BELGIO

SPEEDSTER	1192-1592	1966-98				
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000

## ARMSTRONG SIDDELEY

GRAN BRETAGNA

30	4960	1919-32				
55.500	44.500	37.000	29.600	18.500	14.800	7.400
18/18 MK II	2318-2872	1921-27				
49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
4/14 / 4/14 MK II	1852	1923-29				
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
15	1900-1928	1927-30				
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
20 LONG/20 SHORT	2872	1927-32				
41.500	33.000	27.500	22.000	13.800	11.000	5.500
12	1236-1434	1928-31				
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
NEW 20	3190	1932				
41.500	33.000	27.500	22.000	13.800	11.000	5.500
SPECIAL	4960	1932-39				
64.500	51.500	43.000	34.500	21.500	17.200	8.600
17 SHORT/STD/LONG	2394	1934				
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
12 / 14	1666	1936-37				
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
20/25	3670	1937				
40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
16-SIX	1990	1939				
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
20	2783	1939				
40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
16 LANCASTER/TYPHOON	1991	1945-49				
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
16 HURRICANE	1991	1945-49				
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
18 HURRICANE	2309	1949-53				
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
18 WHITLEY/TYPHOON	2309	1949-53				
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
18 LIMOUSINE	2309	1950-51				
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
SAPPHIRE 346/LIMOUSINE	3435	1953-60				
41.500	33.000	27.500	22.000	13.800	11.000	5.500
SAPPHIRE 234	2290	1955-58				
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
SAPPHIRE 236	2309	1955-57				
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
STAR SAPPHIRE/LIMOUSINE	3990	1958-60				
46.500	37.000	31.000	24.800	15.500	12.400	6.200

## ARO

ROMANIA

M 461 C	2512	1971-76				
3.200	2.500	2.100	1.700	1.100	800	400
SERIE 240	2495-3119	1972-96				
3.600	2.900	2.400	1.900	1.200	1.000	500
10	1289-1870	1980-00				
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300

## ASA

ITALIA

1000 GT COUPÉ	1032	1962-67				
150.000	130.000	112.000	90.000	67.000	45.000	22.400
1000 GT SPIDER	1032	1963-67				
160.000	135.000	117.000	94.000	70.000	47.000	23.400

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

## ASIA MOTORS

COREA DEL SUD

ROCSTA (TUTTE LE VERSIONI)	1789-2184	1992-00				
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200

## ASTON MARTIN

GRAN BRETAGNA

Nata nel 1913 da due soci, Lionel Martin e Robert Bamford, s'ispira nel nome alla corsa di Aton Hill, a cui Martin aveva partecipato. La prima auto è del 1915; la guerra interrompe presto l'attività e i macchinari passano alla fabbrica di aerei Sopwith. Ripresa la produzione, realizza nel 1922 motori da corsa con 4 valvole per cilindro ma cade in bancarotta nel 1924, quando viene ripresa da Bill Renwick e Carlo Augusto Bertelli. La nuova parentesi bellica, in cui l'Aston Martin produce componenti d'aereo, è preceduta nel 1932 da una crisi con vari cambi di proprietà; nel 1947 è nelle mani dell'imprenditore metalmeccanico David Brown, che nello stesso periodo acquisisce marchio e brevetti della Lagonda; nascono i primi modelli siglati DB e compaiono i motori a 6 cilindri; a metà anni Settanta la nuova proprietà americana introduce i motori V8 montati sulla Vantage e sulla spider Volante. Passata in varie mani tra cui quelle della Ford, è oggi controllata dal fondo di private equity italiano Investindustrial, capitanato da Andrea Bonomi ed è partecipata al 5% dal gruppo Daimler.

1.5 LITRE OHC	1495	1927-32				
355.000	285.000	240.000	190.000	119.000	95.000	47.500
INTERNATIONAL	1495	1927-32				
195.000	165.000	145.000	114.000	86.000	57.000	28.600
LE MANS	1495	1932-33				
580.000	495.000	430.000	345.000	260.000	170.000	86.000
ULSTER	1495	1934-36				
1.900.000	1.600.000	1.400.000	1.100.000	840.000	560.000	280.000
MK II ROADSTER	1495	1934-36				
195.000	165.000	145.000	116.000	87.000	58.000	29.000
2 LITRE ROADSTER	1950	1936-40				
285.000	230.000	190.000	150.000	95.000	76.000	38.000
2 LITRE (DB1)	1970	1948-50				
180.000	150.000	114.000	97.000	80.000	57.000	34.000
DB2 COUPÉ	2580	1950-53				
305.000	245.000	190.000	160.000	135.000	95.000	57.000
DB2 CABRIOLET	2580	1950-53				
455.000	370.000	285.000	240.000	200.000	145.000	86.000

## DB2/4-MK II - MK III COUPÉ

2580-2922 | 1953-59

Come su tutte le Aston Martin successive al '48, la sigla DB sta per David Brown, all'epoca proprietario dell'azienda, mentre 2 indica il secondo modello della sua gestione e infine il "barra 4" (che distingue questa coupé dalla precedente DB2 del 1950) si riferisce al numero dei posti. Il motore appartiene alla famiglia dei sei cilindri in linea bialbero progettati in origine per le Lagonda, con potenza compresa tra 125 e 165 CV a seconda delle versioni e delle serie costruttive. Un modo per tornare alle origini di un nobile marchio.

230.000	185.000	145.000	122.000	100.000	71.500	43.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------



DB2/4-MK II - MK III CABRIOLET	2580-2922	1953-59				
305.000	245.000	190.000	160.000	135.000	95.000	57.000
DB4 COUPÉ	3670	1958-62				
680.000	560.000	430.000	365.000	300.000	215.000	130.000
DB4 CABRIOLET	3670	1958-62				
840.000	680.000	530.000	445.000	370.000	265.000	160.000

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>DB4 GT</b>							3670   1959-61
	3.200.000	2.600.000	2.000.000	1.700.000	1.400.000	1.000.000	600.000
<b>DB4 GT ZAGATO</b>							3670   1961-63
	13.600.000	10.800.000	8.000.000	6.800.000	6.000.000	4.800.000	N.D.
<b>DB5 CABRIOLET</b>							3995   1963-65
	770.000	660.000	570.000	455.000	340.000	230.000	114.000

## DB5 COUPÉ/VANTAGE

3995 | 1963-65

È la prima delle Aston Martin di James Bond, che la usa da Goldfinger in avanti. Anche senza le diavolerie della versione cinematografica, ha un appeal irresistibile. E questo malgrado sia né più né meno un restyling, neppure così radicale, della DB4, con un incremento di cilindrata che privilegia l'erogazione della coppia, cambio a cinque marce, ammortizzatori posteriori regolabili, alternatore invece della dinamo, alzacvetri elettrici. Oltre a 899 berline vengono realizzate 123 Volante e 12 Shooting brake.

	580.000	495.000	430.000	345.000	260.000	170.000	86.000
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>DB6 COUPÉ/VANTAGE</b>							3995   1965-69
	385.000	330.000	285.000	230.000	170.000	114.000	57.000
<b>DB6 VOLANTE</b>							3995   1965-70
	450.000	385.000	335.000	270.000	200.000	135.000	67.000
<b>DB6 MK II COUPÉ</b>							3995   1969-70
	325.000	275.000	240.000	190.000	145.000	96.000	48.000

## DBS

3995 | 1967-72

Impossibile parlare di Aston Martin senza scomodare il cinema o, in questo caso, la televisione: la DBS è stata infatti l'auto di Roger Moore nella serie "Attenti a quei due". Segna un netto distacco rispetto ai modelli che l'hanno preceduta: più grande, più confortevole (ha anche il servosterzo) e mossa, per la prima volta, da un V8 di alluminio che tuttavia non è pronto al momento del debutto, ragion per cui nei primi tre anni di produzione ha ancora sotto il cofano il sei cilindri in linea della DB6, in versione standard da 282 CV e Volante da 325.

	150.000	124.000	95.000	81.000	66.500	47.500	28.500
--	---------	---------	--------	--------	--------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>DBS VANTAGE</b>							3995   1968-71
	180.000	145.000	111.000	94.000	78.000	55.500	33.500
<b>DBS V8</b>							5340   1969-72
	145.000	117.000	90.000	77.000	63.000	45.000	27.000
<b>LAGONDA V8</b>							5340   1974-76
	150.000	124.000	95.000	81.000	66.500	47.500	28.500

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>LAGONDA</b>							5340   1976-88
	91.000	74.000	57.000	48.500	40.000	28.500	17.100
<b>LAGONDA</b>							5340   1988-90
	91.000	74.000	57.000	48.500	40.000	28.500	17.100

## V8

5340 | 1973-86

Uscito David Brown dalla gestione dell'azienda, non c'è più ragione di inserire le iniziali nel nome delle vetture. La nuova denominazione si limita così a fare focus sul motore, lo stesso dell'ultima serie della precedente DBS, fatta eccezione per il passaggio dall'iniezione a più tradizionali e affidabili carburatori, poi nuovamente sostituiti con l'iniezione nel 1980 per una questione di normative antinquinamento Usa. Esteticamente rappresenta un restyling (concentrato nella parte anteriore e nell'abitacolo) della DBS.

	124.000	101.000	78.000	66.000	54.500	39.000	23.300
--	---------	---------	--------	--------	--------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>V8</b>							5340   1986-90
	130.000	104.000	80.000	68.000	56.000	40.000	24.000
<b>V8 VANTAGE</b>							5340   1974-82
	145.000	120.000	92.000	78.000	64.500	46.000	27.600
<b>V8 VANTAGE</b>							5340   1983-91
	150.000	124.000	95.000	81.000	66.500	47.500	28.500
<b>V8 VANTAGE VOLANTE</b>							5340   1986-90
	230.000	190.000	145.000	123.000	102.000	72.500	43.500
<b>V8 VANTAGE ZAGATO</b>							5340   1986-88
	380.000	305.000	235.000	200.000	165.000	118.000	71.000
<b>V8 VOLANTE</b>							5340   1976-91
	215.000	175.000	135.000	113.000	93.000	66.500	40.000
<b>V8 VOLANTE ZAGATO</b>							5340   1987-90
	45.500	37.000	28.500	24.200	20.000	14.300	8.600
<b>VIRAGE</b>							5340   1988-93
	83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000

## VIRAGE VOLANTE

5340 | 1990-98

Presentata nel 1990, la versione cabriolet della Virage, lanciata l'anno prima, ne condivide l'inedita carrozzeria, interamente in alluminio, ma con capote in tela. Primi modelli nuovi dopo la presentazione della DBS, entrambi, al lancio, sono equipaggiati col collaudato V8 di 5.340 cc che ora, grazie alla testata a 32 valvole e all'iniezione, eroga 335 CV; la velocità massima sfiora i 260 km/h. L'estetica è un po' anonima, ma le finiture di lusso con inserti in radica e i rivestimenti in pelle pregiata sono da britannica Doc.

	98.000	78.000	65.000	52.000	32.500	26.000	13.000
--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>VOLANTE 2+2</b>						5340	1991-00
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000	
<b>DB7</b>						3239	1995-01
48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400	
<b>DB7 GT</b>						5935	2002-03
63.000	50.500	42.000	33.500	21.000	16.800	8.400	
<b>DB7 VANTAGE</b>						5935	1999-03
60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	
<b>DB7 VOLANTE</b>						3239	1996-01
54.000	43.000	36.000	28.800	18.000	14.400	7.200	
<b>DB7 VANTAGE VOLANTE</b>						5935	1999-03
66.000	53.000	44.000	35.000	22.000	17.600	8.800	
<b>DB9</b>						5935	2004-08
48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400	
<b>DB9 VOLANTE</b>						5935	2004-08
57.000	45.500	38.000	30.500	19.000	15.200	7.600	
<b>LWB VOLANTE</b>						5340	1997-99
68.000	54.000	45.000	36.000	22.600	18.100	9.000	
<b>VANTAGE</b>						5340	1994-01
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000	
<b>VANTAGE 600</b>						5340	1998-99
225.000	180.000	150.000	120.000	75.000	60.000	30.000	
<b>VANTAGE LE MANS</b>						5340	1999
300.000	240.000	200.000	160.000	100.000	80.000	40.000	
<b>VANQUISH</b>						5935	2001-04
83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000	
<b>VANQUISH S</b>						5935	2004-07
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000	
<b>V8 VANTAGE '00</b>						4280	2005-08
68.000	58.000	50.500	40.500	30.500	20.200	10.100	
<b>V8 VANTAGE VOLANTE '00</b>						4280	2007-08
77.000	65.500	57.000	45.500	34.000	22.800	11.400	

## ATS

ITALIA

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>GT 2500</b>						2468	1963-64
475.000	405.000	350.000	280.000	210.000	140.000	70.000	
<b>GTS 2500</b>						2468	1963-64
540.000	460.000	400.000	320.000	240.000	160.000	80.000	

## AUDI

GERMANIA

Il vulcanico August Horch, meccanico e poi costruttore di auto di Zwickau, bassa Sassonia, esce presto dalla società che porta il suo nome e ne fonda una il cui marchio è la traduzione in latino del suo cognome, che in tedesco antico è l'imperativo del verbo ascoltare. La prima Audi è del 1910, seguita nel 1914 da altri modelli d'alta gamma. A fine anni Venti l'insuccesso della Typ R porta alla bancarotta e al salvataggio con l'ingresso nella Auto Union, il cui simbolo sono quattro anelli, uno per ogni Casa fondatrice: Audi, DKW, Horch e Wanderer. Con la divisione postbellica delle due Germanie lo stabilimento di Zwickau produce i modelli ex DKW e poi le Trabant. Il marchio Audi, non più utilizzato, è proprietà della Daimler-Benz; nel 1965 passa al gruppo Volkswagen. Nel nuovo corso dell'Audi ci sono macchine di gamma alta; la connotazione sportiva segue l'introduzione delle quattro ruote motrici, voluta da Ferdinand Piëch a inizio anni Ottanta e spinta dai successi della berlina Quattro nei rally. In epoca più recente sono state le corse in pista a mantenere alta la fama sportiva.

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>AUDI/AUDI L (72 CV)</b>						1696	1965-68
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>75 L/80 L</b>						1696	1966-72
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>75/80 VARIANT</b>						1696	1966-72
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>SUPER 90</b>						1770	1966-71
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>60/60 L</b>						1496	1968-72
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>60 VARIANT</b>						1496	1968-72
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>50 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1093	1975-80
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>80 (B1) TUTTE LE VERSIONI</b>						1296-1588	1972-78
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## 80 (B1/B2) GTE/GLE

1588 | 1975-81

Nello stesso anno in cui nasce la Golf GTI in casa Audi varano questa versione sportivante della loro berlina media, unicamente con carrozzeria a due porte: il motore è lo stesso 110 CV a iniezione. Il corpo vettura è ancora quello della 80 originaria (B1, nei codici interni Audi) sottoposto, nel 1976, a un restyling che sostituisce la fanaleria circolare, singola o doppia a seconda delle versioni, con elementi rettangolari comuni all'intera gamma. Un modo per avere la verve della Golf GTI senza darlo a vedere.

5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>80 (B2) TUTTE LE VERSIONI</b>						1272-1921	1978-87
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>80 (B2) 80/80 Q./90 TUTTE LE VER.</b>						1296-2226	1981-87
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>80 (B2) 80 D/80 TD TUTTE LE VER.</b>						1588	1981-86
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>80 (B3) TUTTE LE VERSIONI</b>						1595-1994	1986-92
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>80 (B3) 16V</b>						1984	1990-91
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200	
<b>80 (B3) QUATTRO</b>						1781-1984	1986-91
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>80 (B3) QUATTRO 16V</b>						1984	1990-91
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>80 (B3) D/TD</b>						1588-1896	1986-91
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	

## 80 (B4) 2.0/2.3

1984-2309 | 1991-94

L'ultima serie, identificata come B4 e lanciata nell'agosto 1991, si presenta come un restyling di quella precedente, con le modifiche più evidenti apportate al frontale. Il passo però è stato allungato e c'è un nuovo retrotreno, a ruote indipendenti interconnesse. Spiccano poi le ruote con cerchi base da 15" anziché da 13". La gamma motori, tutti a iniezione, è spostata verso l'alto, col 1.600 solo per alcuni mercati e il 1.800 eliminato; quello base a benzina è un 2.000 da 90 CV. Il successo, anche in Italia, sarà notevole.

4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



**AUDI**

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>80 (B4) 2.6 - 2.8 E V6/ QUATTRO</b>	2598-2771		1991-94				
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>80 (B4) 1.9 TD</b>	1896		1991-95				
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>80 (B4) 2.0/2.3 AVANT</b>	1984-2309		1992-96				
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>80 (B4) 2.6 E V6/2.8 E V6 AVANT</b>	2598-2771		1992-95				
	7.500	6.400	5.600	4.400	3.300	2.200	1.100
<b>80 (B4) 1.9 TD AVANT</b>	1896		1992-96				
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>90 (B3) 90/90 QUATTRO</b>	1781-2309		1987-91				
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>90 (B3) 90/90 QUATTRO 20V</b>	2309		1988-90				
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400

### 100 (C1) 100/100 S/100 LS

1760 | 1968-71

Se i modelli della famiglia F103 sono i primi del rinato marchio Audi, ma devono ancora molto alle DKW F102, la 100 (C1), svelata nel novembre del 1968, rappresenta il debutto del marchio di Ingolstadt nel segmento delle berline di classe superiore. Il suo motore, un "1800" ad aste e bilancieri senza particolari pretese, si riallaccia a un progetto Daimler-Benz che deteneva in precedenza la proprietà della DKW. Tipica berlina tedesca della vecchia scuola - affidabile, confortevole e tranquilla - è una delle rare ammiraglie a trazione anteriore della sua epoca.

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



<b>100 (C1) COUPÉS</b>	1871		1970-73				
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>100 (C1) TUTTE LE VERSIONI</b>	1760-1871		1972-77				
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>100 (C2) TUTTE LE VERSIONI</b>	1588-2144		1977-83				
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>100 (C2) 5D TUTTE LE VERSIONI</b>	1986		1978-82				
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>100 (C3) 100/100 QUATTRO</b>	1781-2309		1982-90				
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>100 (C3) TURBO/TURBO QUATTRO</b>	2226		1986-90				
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>100 (C3) D/TD/TDI</b>	1986-2461		1981-92				
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>100 (C3) AVANT/AVANT QUATTRO</b>	1781-2309		1983-90				
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>100 (C3) AVANT TURBO/TURBO Q.</b>	2226		1983-90				
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>100 (C3) AVANT D/TD/TDI</b>	1986-2461		1983-91				
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>100 (C4) 100/100 QUATTRO</b>	1984-2309		1990-94				
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

### 100 (C4) 2.2 TURBO 20V Q. S4/AVANT

2226 | 1991-94

La prima S4 nasce nell'agosto 1991 come versione più sportiva della 100 berlina e Avant. Il motore, al lancio, è un 5 cilindri di 2,2 litri 20 valvole turbo da 230 CV; il cambio manuale è, a scelta, un 5 o un 6 marce, ma è offerta anche la trasmissione automatica a 4 rapporti; la trazione è la integrale Quattro. Questa serie sarà prodotta fino al luglio 1994, quando sarà rimpiazzata dalla S6, derivata dalla A6. Non vistosa, ma molto performante, la S4, specie nella versione Avant, diventa subito un auto trendy e tra i proprietari famosi va ricordato Ayrton Senna, che possedeva proprio una Avant argento.

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>100 (C4) 2.8 V6/2.8 V6 QUATTRO</b>	2771		1990-94				
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>100 (C4) 2.5 TDI</b>	2460		1991-94				
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>100 (C4) AVANT/AVANT QUATTRO</b>	1984-2771		1991-94				
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>100 (C4) 2.8 E V6 QUATTRO AVANT</b>	2771		1991-94				
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>100 (C4) AVANT TDI</b>	2460		1991-94				
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>100 (C4) 4.2 V8 QUATTRO S4/AVANT S4</b>	4172		1993-94				
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>200 (C3) 200/200 TURBO</b>	2144-2226		1983-90				
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>200 (C3) QUATTRO 20V</b>	2226		1989-90				
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>200 (C3) 200/200 TURBO QUATTRO</b>	2144-2226		1984-90				
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>200 (C3) AVANT QUATTRO 20V</b>	2226		1989-90				
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>200 (C3) 200/200 TURBO AVANT Q.</b>	2144-2226		1984-90				
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>A3 (I.S.) 1.6/1.8</b>	1595-1781		1996-03				
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>A3 (I.S.) 1.8 20V TURBO</b>	1781		1996-03				
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>A3 (I.S.) 1.8 20V TURBO QUATTRO</b>	1781		1997-03				
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>S3 (I.S.)</b>	1781		1999-03				
	14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
<b>A3 (I.S.) 1.9 TD</b>	1896		1996-03				
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>A3 (II.S.) 3.2 V6 QUATTRO</b>	3189		2003-08				
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>A3 (II.S.) SPB 3.2 V6 QUATTRO</b>	3189		2004-08				
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>S3 (II.S.)</b>	1984		2006-08				
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

## QUATTRO

2144 | 1981-87

Frutto del progetto di una vettura a trazione integrale da produrre su larga scala, la Quattro, presentata al Salone di Ginevra del 1980, adotta una sofisticata trasmissione a tre differenziali, accoppiata a un motore a 5 cilindri in linea turbo da 200 CV. La scocca deriva da quella dell'Audi Coupé GT con le opportune modifiche apportate dalla carrozzeria Baur e all'esterno si distingue per i tipici parafanghi allargati. Di fatto si tratta della prima vettura di serie a trazione integrale, che nelle versioni da rally ha ottenuto ottimi risultati.

56.000	47.500	41.500	33.000	24.900	16.600	8.300
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



## QUATTRO SPORT

2133-2144 | 1983-86

Concepita per l'impiego agonistico, questa versione si distingue dalla Quattro, alla quale si affianca, per il passo più corto di 32 cm, la carrozzeria in materiale composito e il motore a 20 valvole bialbero, che nella versione base eroga 306 CV. Ha quindi prestazioni nettamente superiori e più adeguate a sostenere il confronto con le nuove concorrenti nel Mondiale Rally. È stata costruita in 224 esemplari, poco più di quelli necessari all'omologazione, perciò è decisamente esclusiva e rara. Un pezzo di alto collezionismo "contemporaneo".

500.000	425.000	370.000	295.000	220.000	150.000	74.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------



<b>QUATTRO (BAUR)</b>					2226	1987-89
54.000	46.000	40.000	32.000	24.000	16.000	8.000
<b>QUATTRO 20V (BAUR)</b>					2226	1989-91
54.000	46.000	40.000	32.000	24.000	16.000	8.000
<b>COUPÉ/COUPÉ GT</b>					1781-2226	1981-87
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>COUPÉ QUATTRO</b>					2144-2226	1983-88
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V</b>					2309	1988-94
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>COUPÉ 2.3 E/2.3 E 20V QUATTRO</b>					2309	1988-94
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>COUPÉ 2.0 20V QUATTRO</b>					1994	1988-91
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>COUPÉ 2.0 E</b>					1984	1989-95
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>COUPÉ 2.2 TURBO 20V QUATTRO S2</b>					2226	1990-95
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>COUPÉ 2.6 E V6/2.8 E V6</b>					2598-2771	1992-95
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>COUPÉ 2.6/2.8 E V6 QUATTRO</b>					2598-2771	1992-95
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>CABRIO 1.8/2.0 E/2.0 16V</b>					1781-1984	1993-98
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>CABRIO 2.3 20V/2.6-2.8 V6</b>					2309-2771	1991-96
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO (I.S.)</b>					1595-1781	1994-01
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>A4 1.6/1.8/1.8 20V TURBO AV. (I.S.)</b>					1595-1781	1995-02
2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>A4 1.8 T. (180 CV) QUATTRO (I.S.)</b>					1781	1998-00
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>A4 1.8 T. (180 CV) Q. AVANT (I.S.)</b>					1781	1998-00
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>A4 1.9 TDI (I.S.)</b>					1896	1994-01
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>A4 1.9 TDI AVANT (I.S.)</b>					1896	1995-02
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>A4 2.5 V6 TDI QUATTRO (I.S.)</b>					2496	1997-01
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>A4 2.5 V6 TDI QUATTRO AVANT (I.S.)</b>					2496	1997-02
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>A4 2.6 V6/2.8 V6 30V (I.S.)</b>					2598-2771	1994-00
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>A4 2.6 V6/2.8 V6 30V AVANT (I.S.)</b>					2598-2771	1995-01
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>A4 3.0 V6 30V (II.S.)</b>					2976	2001-04
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>A4 3.0 V6 30V AVANT (II.S.)</b>					2976	2001-04
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>A4 CABRIO 1.8 T/2.4/3.0/3.2 (II.S.)</b>					1781-3123	2002-06
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>A4 CABRIO 2.0/2.5 3.0 V6 TD (II.S.)</b>					1968-2967	2002-06
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>A4 3.2 V6 FSI (III.S.)</b>					3123	2005-07
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>A4 3.2 V6 FSI QUATTRO (III.S.)</b>					3123	2005-07
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>A4 3.2 V6 FSI AVANT (III.S.)</b>					3123	2005-08
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>A4 3.2 V6 FSI QUATTRO AV. (III.S.)</b>					3123	2005-08
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>A4 CABRIOLET 1.8/2.0 (III.S.)</b>					1781-1984	2005-09
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>A4 CABRIOLET 3.2 V6 FSI (III.S.)</b>					3123	2006-09
11.900	9.500	7.900	6.300	4.000	3.200	1.600
<b>A4 CABRIOLET 3.2 V6 FSI Q. (III.S.)</b>					3123	2005-09
12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>A6 1.8/2.0 (I.S.)</b>					1781-1984	1994-97
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>A6 1.8/2.0 AVANT (I.S.)</b>					1781-1984	1994-97
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>A6 1.9 TDI/2.5 TDI (I.S.)</b>					1896-2461	1994-97
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>A6 1.9 TDI/2.5 TDI AVANT (I.S.)</b>					1896-2461	1994-98
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>A6 2.6 V6/2.8 V6/2.8 V6 30V (I.S.)</b>					2598-2771	1994-97
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>A6 2.6/2.8 V6/2.8 V6 30V (I.S.) AV.</b>					2771	1994-97
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>A6 1.8 (II.S.)</b>					1781	1997-04
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>A6 2.4 V6 (II.S.)</b>					2393	1997-04
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>A6 2.7 V6 (II.S.)</b>					2671	1999-04
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>A6 2.8 V6 30V (II.S.)</b>					2771	1997-01
4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>A6 4.2 V8 (II S.)</b>						4172	1999-04
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>A6 1.8 AVANT (II S.)</b>						1781	1998-05
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>A6 2.4 V6 AVANT (II S.)</b>						2393	1998-05
	5.100	4.100	3.000	2.600	2.300	1.800	900
<b>A6 2.7 V6 AVANT (II S.)</b>						2671	1999-05
	5.100	4.100	3.000	2.600	2.300	1.800	900
<b>A6 2.8 V6 30V AVANT (II S.)</b>						2771	1998-01
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>A6 4.2 V8 AVANT (II S.)</b>						4172	1999-05
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>A6 ALLROAD (I S.) 2.7/3.2 V6 30V</b>						2671-3123	2000-06
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>A6 ALLROAD (I S.) 4.2 V8 40V</b>						4163	2002-06
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>A6 ALLROAD (II S.) 4.2 V8 FSI</b>						4163	2006-10
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>A6 4.2 V8 FSI QUATTRO (III S.)</b>						4163	2004-12
	7.800	6.200	5.200	4.200	2.600	2.100	1.000
<b>A6 4.2 V8 FSI QUATTRO AV. (III S.)</b>						4163	2005-12
	7.800	6.200	5.200	4.200	2.600	2.100	1.000
<b>V8</b>						3562-4172	1989-94
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>A8 2.8 V6/2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)</b>						2771	1994-99
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>A8 3.7/4.2 V8/QUATTRO (I S.)</b>						3697-4172	1994-99
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>A8 2.8 V6 30V/QUATTRO (I S.)</b>						2771	1998-02
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>A8 3.7/4.2 V8 40V/QUATTRO (I S.)</b>						3697-4172	1999-02
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>A8 6.0 W12 48V QUATTRO (I S.)</b>						5998	1999-02
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>A8 3.7 V8 QUATTRO (II S.)</b>						3697	2002-06
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>A8 4.2 V8 FSI QUATTRO (II S.)</b>						4163-4172	2002-10
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>A8 6.0 W12 QUATTRO (II S.)</b>						5998	2004-10
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>S2 AVANT</b>						2226	1993-96
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>S2 2.2 20V TURBO QUATTRO</b>						2226	1993-94
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500

## RS2 AVANT

2226 | 1994-96

Versione top della gamma 80 dell'epoca, è realizzata in collaborazione con la Porsche e monta un 5 cilindri 20 valvole Audi elaborato dalla Casa di Zuffenhausen con l'adozione di un turbocompressore KKK, che eroga 315 CV. Il cambio è un manuale a 6 marce e la trazione è integrale permanente. I cerchi in lega da 17 pollici sono di provenienza Porsche. Nonostante le sospensioni e l'assetto ampiamente rivisti, è una vettura decisamente impegnativa, in grado di accelerare da 0 a 100 km/h in 4,8 secondi e di toccare i 262 km/h.

51.000	41.000	34.000	27.200	17.000	13.600	6.800
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>S4 2.7 V6 30V</b>						2671	1997-00
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>S4 AVANT 2.7 V6 30V</b>						2671	1997-02
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>S4 4.2 V8 40V (II S.)</b>						4163	2002-04
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>S4 4.2 V8 40V AVANT (II S.)</b>						4163	2002-04
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>S4 CABRIOLET 4.2 V8 40V (II S.)</b>						4163	2004-06
	17.300	13.800	11.500	9.200	5.800	4.600	2.300
<b>S4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)</b>						4163	2004-07
	11.100	8.900	7.400	5.900	3.700	3.000	1.500
<b>S4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)</b>						4163	2004-08
	11.100	8.900	7.400	5.900	3.700	3.000	1.500
<b>S4 4.2 V8 40V CABRIOLET (III S.)</b>						4163	2006-09
	17.300	13.800	11.500	9.200	5.800	4.600	2.300
<b>S4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)</b>						4163	2006-09
	17.700	14.200	11.800	9.400	5.900	4.700	2.400
<b>RS4 AVANT</b>						2671	1999-01
	39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
<b>RS4 4.2 V8 QUATTRO (III S.)</b>						4163	2005-07
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>RS4 4.2 V8 QUATTRO AVANT (III S.)</b>						4163	2006-08
	26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500
<b>RS4 CABRIO 4.2 V8 QUATTRO (III S.)</b>						4163	2006-08
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>S6 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)</b>						2226-4172	1994-97
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>S6 AVANT 2.2 20V/4.2 V8 (I S.)</b>						2226-4172	1994-97
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>S6 4.2 V8 (II S.)</b>						4172	1999-04
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>S6 4.2 V8 AVANT (II S.)</b>						4172	1999-05
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>RS6 4.2 V8 QUATTRO (II S.)</b>						4172	2002-04
	17.300	13.800	11.500	9.200	5.800	4.600	2.300

## RS6 4.2 V8 QUATTRO AVANT (II S.)

4172 | 2002-05

Realizzata sulla base della A6 seconda serie, con interventi estetici limitati essenzialmente allo scudo frontale, questa versione si colloca al vertice della gamma ed è disponibile anche con carrozzeria berlina, che però riscuote meno consensi. Il motore è un V8 biturbo da 450 CV; la trazione è integrale permanente. Le prestazioni, nonostante un peso che supera i 1850 kg, sono eccezionali: accelerazione da 0 a 100 km/h in 4,9 secondi e velocità massima, autolimitata, di 250 km/h. Ancora validissima per viaggiare ovunque.

20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>S6 5.2 V10 QUATTRO (III S.)</b>						5204	2006-10
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
<b>S6 5.2 V10 QUATTRO AVANT (III S.)</b>						5204	2006-10
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
<b>RS6 5.0 V10 FSI QUATTRO (III S.)</b>						4991	2008-10
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>RS6 5.0 V10 QUATTRO AVANT (III S.)</b>						4991	2008-10
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>S8 4.2 V8 32V</b>						4172	1996-99
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>S8 4.2 V8 40V</b>						4172	1999-02
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>S8 5.2 V10 QUATTRO (II S.)</b>						5204	2006-10
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>TT (8N)</b>						1781	1998-06
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>TT (8N) ROADSTER</b>						1781	1999-06
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500

## TT (8N) QUATTRO

1781 | 1999-06

Il prototipo della TT (Tradition und Technik) è presentato al Salone di Francoforte del 1995 e colpisce per il design retrò, ma nello stesso tempo futuristico, con il quale sono espresse soluzioni tecnologiche d'avanguardia. Ritenuta troppo innovativa, questa vettura è commercializzata solo tre anni dopo. La versione top, la Quattro, monta, di base, un 4 cilindri 1800 turbo da 225 CV, ma dal 2003 anche un V6 3200 aspirato da 250 CV. Poi verranno altre serie, ma il fascino della prima è insuperabile.

	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400



<b>TT (8N) QUATTRO 225 CV</b>						1781	1998-06
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>TT (8N) ROADSTER QUATTRO</b>						1781	1999-06
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>TT (8N) ROADSTER QUATTRO 225 CV</b>						1781	1999-05
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>TT (8N) 3.2 V6 24V QUATTRO</b>						3189	2003-06
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>TT (8N) ROADSTER 3.2 V6 24V QUATTRO</b>						3189	2003-06
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>TT (8N) QUATTRO SPORT</b>						1781	2005-06
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>A2 1.4 16V</b>						1390	2000-06
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>A2 1.6 16V FSI</b>						1598	2002-06
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>A2 1.2 TDI</b>						1191	2001-06
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>A2 1.4 TDI</b>						1422	2000-06
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>Q7 (4L) 4.2 V8 FSI QUATTRO</b>						4163	2005-10
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## AUSTIN

GRAN BRETAGNA

Fondata nel Worchestershire nel 1907, la Casa passa presto alle forniture militari per la Prima guerra mondiale, che la trasformano in un colosso da oltre 20mila dipendenti. Con la fine del conflitto riprende la produzione di un unico modello da cui derivano auto, veicoli commerciali e trattori vari. La fortuna arriva con la Seven del 1926, piccola utilitaria prodotta su licenza in tutto il mondo. Dopo la guerra, la Austin Motor Company si fonde con il gruppo Nuffield (proprietario della Morris), dando vita alla British Motor Company, di cui Austin rimane un marchio. Tra i modelli del nuovo corso l'Austin di maggior successo è la Mini del 1959, utilitaria a trazione anteriore progettata da sir Alec Issigonis; del 1962 è la 1100, che come la Mini sarà costruita su licenza in Italia dalla Innocenti. A fine decennio la BMC confluisce nella British Leyland Motor Corporation; il marchio Austin viene utilizzato fino all'uscita di scena dell'utilitaria Metro degli anni Ottanta, le cui ultime versioni saranno commercializzate come Rover serie 1.

<b>20</b>						3601	1921-31
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>12</b>						1661-1861	1921-35
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>SEVEN BERLINA</b>						747	1922-39
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>SEVEN SPIDER</b>						747	1922-39
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400

## SEVEN TORPEDO

747 | 1922-39

Quello che per gli americani è stata la Ford T e per noi la Fiat Topolino per gli inglesi lo è stata la Seven: la prima piccola auto, che occupa un mercato sino ad allora largamente dominato dalle three wheeler. Più compatta di una Nuova 500, non ha nulla di innovativo (motore a valvole laterali, freni meccanici inizialmente con comandi sdoppiati sui due assi, avantreno e retrotreno a ponte rigido) ma riesce a motorizzare larghi strati della popolazione. Un bell'esempio di "pop" d'Oltremarica, particolarmente iconica con carrozzeria torpeda.

	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	17.300	13.800	11.500	9.200	5.800	4.600	2.300



<b>12 (6 CILINDRI)</b>						1496	1930-36
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>10/4</b>						1125	1932-36
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>12/4</b>						1535	1932-36
	14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
<b>16</b>						2249	1932-36
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>20 (II S.)</b>						3400	1932-38
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>15.9</b>						1711	1935-37
	14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
<b>14</b>						1711	1937-39
	14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
<b>BIG SEVEN</b>						900	1937-40
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>18</b>						2510	1938-39
	17.300	13.800	11.500	9.200	5.800	4.600	2.300
<b>28</b>						4016	1938-40
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>12 (II S.) 6 CILINDRI</b>						1535	1938-47
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>16 (II S.)</b>						2199	1945-49
	14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
<b>EIGHT BERLINA</b>						900	1939-47
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>EIGHT TOURER</b>						900	1939-47
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>TEN</b>						1125	1939-47
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>A30</b>						803	1951-56
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>A30 COUNTRYMAN</b>						803	1954-56
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500

### A35 948 | 1956-62

Introdotta nel settembre del 1956, la A35 deriva in linea diretta dalla A30 del 1951 (ma entrata in produzione l'anno successivo), primo modello a venir equipaggiato col motore serie A, un "800" a quattro cilindri con distribuzione a valvole in testa. Caratteristica la sua silhouette a tre volumi molto compatta (lunga appena 3,47 metri, può avere anche quattro porte) come pure la calandra verticale a ferro di cavallo verniciata in tinta pastello, con la sola cornice cromata. Rispetto alla progenitrice vanta un motore di cilindrata elevata a 948 cc e il lunotto panoramico. Le sue forme quasi caricaturali le valgono un ruolo nel film d'animazione Giallo in casa Muppet, 1981 (in versione Van appare anche nel film Wallace & Gromit, 2005). Un investimento diverso per una vettura di sicuro richiamo ai raduni.

	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>A35 COUNTRYMAN</b>						948	1956-62
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>A40 DEVON</b>						1199	1947-52
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>A40 DORSET</b>						1199	1947
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>A40 CAMBRIDGE</b>						1199	1954-57
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>A40 SOMERSET</b>						1199	1952-54
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>A40 SOMERSET DHC</b>						1199	1950-53
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>A40 SPORTS TOURER</b>						1199	1950-53
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>A50 CAMBRIDGE</b>						1489	1954-57
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>A125 SHEERLINE</b>						3993	1947-53
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>A135 PRINCESS (TUTTE LE VER.)</b>						3993	1947-59
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>A70 HAMPSHIRE</b>						2199	1948-51
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>A70 HERFORD DHC</b>						2199	1950-54
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>A70 HERFORD/ESTATE</b>						2199	1950-54
	14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
<b>A90 ATLANTIC (DHC)</b>						2660	1949-52
	23.300	18.600	15.500	12.400	7.800	6.200	3.100
<b>A90 ATLANTIC (FHC)</b>						2660	1949-52
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
<b>A90 WESTMINSTER</b>						2639	1954-56
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>A105 VANDEN PLAS</b>						2639	1958-59
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>A110/A110 MK II</b>						2912	1961-68
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>CHAMP</b>						2838	1952-57
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>GIPSY</b>						2199	1958-67
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>A95</b>						2639	1956-59
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>A105</b>						2639	1956-59
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>A99</b>						2912	1959-61
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>A55 CAMBRIDGE/MK II/MK II EST.</b>						1489	1957-61
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>A60 CAMBRIDGE DIESEL</b>						1489	1962-69
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>A60 CAMBRIDGE/ESTATE (P. FARINA)</b>						1622	1961-69
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>METROPOLITAN COUPÉ</b>						1500	1954-62
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>METROPOLITAN DHC</b>						1500	1954-62
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000

### A40 948-1098 | 1958-68

Per noi italiani ha un aspetto abbastanza familiare: è infatti il modello che, con modifiche di dettaglio, avrebbe dato il via nel 1960 all'avventura industriale dell'Innocenti in campo automobilistico. La versione inglese, conosciuta come A40 Farina per distinguerla dalle generazioni precedenti, deve il suo nome a Pinin Farina, autore dell'elegante carrozzeria a due volumi inizialmente a due porte e poi, dal 1962, anche con portellone (Countryman). Un interessante esempio di stretta cooperazione tra due culture automobilistiche molto diverse tra loro.

	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>1100/1100 MK2</b>						1098	1964-70
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>1100/1300 COUNTRYMAN</b>						1098-1275	1966-74
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
Valore per categoria di stato d'uso									
<b>1300 TRAVELLER</b>	1275	1971-74	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800

### 1300/1300 GT

Il progetto Ado 16 (la sigla sta per Austin Drawing Office) ha generato filiazioni pressoché infinite, con la tecnica del badge engineering, tra motori, carrozzerie e marchi della galassia BMC, in Gran Bretagna come Oltremarica. Una volta sfoltito il bouquet di stemmi che interpretavano la compatta a trazione anteriore (strutturalmente identica alla Mini), il ruolo che fu della MG viene assunto dalla Austin 1300 GT, con 71 CV, tetto in vinile e uno styling del frontale coincidente con quello della Innocenti I5. Oggi è una scelta da amatori.

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>1800/1800 MK2</b>	1798	1964-74	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>3 LITRE</b>	2912	1967-71	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>FXD TAXI</b>	2178-2520	1958-81	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>CARBODIES TAXI</b>	2286-2664	1982-97	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300

### SEVEN (MINI)

La Mini originaria, quella di Alec Issigonis, nasce in realtà con due marchi: solo la Morris si chiama, inizialmente, Mini (Minor), mentre la Austin recupera una denominazione classica d'anteguerra. La differenza principale tra le due, monogrammi a parte, sta nella logistica di produzione: la Seven la fanno a Longbridge, la Mini Minor a Cowley. L'interesse odierno della Seven sta nel fatto che, oltre ad avere impiegato questo nome per neppure tre anni, fu proprio una Seven la prima Mini costruita, il 3 aprile 1959.

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



<b>SEVEN (MINI) COUNTRYMAN</b>	848-998	1961-70	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>SEVEN (MINI)</b>	848-998	1965-70	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
Valore per categoria di stato d'uso									
<b>MINI COOPER</b>	997	1961-63	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>MINI COOPERS</b>	1071	1963-64	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>MINI COOPERS</b>	1275	1963-69	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>MINI COOPERS</b>	959-970	1964-65	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>MINI COOPER</b>	998	1964-68	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>MINI CLUBMAN</b>	998	1971-75	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>MINI CLUBMAN GT</b>	1275	1971-75	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>MINI CLUBMAN ESTATE</b>	998-1098	1974-82	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>MINI/MINI E/MINI HLE/MAYFAIR/CITY</b>	998	1981-90	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900

### MINI MOKE

Pensata in origine per l'esercito inglese ma dirottata a un uso civile a causa della limitata altezza da terra che la rende poco fruibile sugli sterrati, la versione da tempo libero della Mini è una singolare torpeda senza porte e con allestimenti essenziali. La prima serie è particolarmente spartana: ha un solo tergicristallo, mentre sia il divano sia la capote sono accessori aftermarket. Rigida e agile come ogni Mini, è una vettura ancor oggi simpatica come seconda o terza auto per le vacanze. Meglio se al mare o comunque al caldo.

24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>BMC MINI MOKE (AUS)</b>	998	1969-70	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>BMC/LEYLAND MOKE (AUS)</b>	998	1970-81	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>LEYLAND M. CALIFORNIAN (AUS)</b>	998-1275	1974-77	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>LEYLAND MINI MOKE (P)</b>	998	1980-90	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>CAGIVA MINI MOKE (I)</b>	998	1991-95	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>MAXI (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1485-1748	1970-82	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>ALLEGRO (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1098-1748	1973-82	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>PRINCESS 1800 HL</b>	1798	1974-80	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500

Modello							cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso								
A+	A	AB	BA	B+	B	C		

**METRO 1.0 (TUTTE LE VERSIONI)**

998 | 1980-90

Avrebbe dovuto sostituire la Mini, che invece le è abbondantemente sopravvissuta. Pur sviluppata su una piattaforma inedita e più ampia (è lunga 35 cm in più), riprende tutte le caratteristiche della progenitrice, dal motore A-Series interamente in ghisa con il cambio in un'unica fusione col monoblocco alle sospensioni Hydragas. Diana Spencer ne guidava una prima di diventare Lady D. Poco apprezzata nel mondo del collezionismo, è una youngtimer con molti elementi che rimandano a un passato più lontano, a iniziare dal caratteristico sound del suo quattro cilindri.

2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----



<b>METRO 1.3/1.3 S/1.3 HLE/AUTOM.</b>							1275	1980-90
2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400		
<b>METRO 1.3 SPORT/GS/GTA</b>							1275	1988-90
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600		
<b>METRO VANDEN PLAS</b>							1275	1981-87
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800		
<b>METRO MG</b>							1275	1981-90
6.300	5.000	4.200	3.400	2.100	1.700	800		
<b>METRO MG TURBO</b>							1275	1983-90
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000		
<b>MAESTRO (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1275-1598	1983-91
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300		
<b>MAESTRO MG</b>							1598-1994	1983-90
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500		
<b>MAESTRO MG TURBO</b>							1994	1988-90
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600		
<b>MONTEGO/MONTEGO ESTATE</b>							1275-1998	1984-92
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300		
<b>MONTEGO/MONTEGO ESTATE 2.0 DL/DSL</b>							1993	1989-92
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200		
<b>MONTEGO MG</b>							1994	1984-90
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500		
<b>MONTEGO MG TURBO</b>							1994	1985-90
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600		

Per ordini o informazioni sulle riviste

**ED EditorialeDomus**

puoi contattare il servizio abbonamenti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.abbonamenti@edidomus.it**

Modello							cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso								
A+	A	AB	BA	B+	B	C		

**AUSTIN HEALEY**

GRAN BRETAGNA

**100 BN1**

2660 | 1953-55

Chiamata a sostituire la Austin A90 Atlantic, una cabriolet non esattamente armoniosa né baciata dal successo, la prima generazione della 100 (la cifra indica la velocità massima in miglia) è viceversa una roadster piena di fascino. Talmente ben disegnata che gli acquirenti sono disposti a chiudere un occhio su una meccanica non adeguata: il quattro cilindri a valvole in testa da 90 CV è lo stesso della A90 berlina, e il cambio ha tre sole marce, pur rese meglio sfruttabili grazie alla presenza di serie dell'overdrive.

86.000	69.000	57.500	46.000	28.800	23.000	11.500
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



<b>100 S BN2</b>							2660	1954-55
750.000	600.000	500.000	400.000	250.000	200.000	100.000		
<b>100 BN2</b>							2660	1955
93.000	74.500	62.000	49.500	31.000	24.800	12.400		
<b>100 M BN2</b>							2660	1956
180.000	145.000	120.000	96.000	60.000	48.000	24.000		
<b>100/6 BN4-BN6</b>							2639	1956-59
110.000	88.000	73.000	58.500	36.500	29.200	14.600		
<b>3000 BN7/BT7</b>							2912	1959-61
86.000	69.000	57.500	46.000	28.800	23.000	11.500		
<b>3000 MK II BN7/BT7/BJ7</b>							2912	1961-63
93.000	74.500	62.000	49.500	31.000	24.800	12.400		

**3000 MK III BJ8**

2912 | 1963-68

Derivata in linea diretta dalla 100, e in particolare dalla 100-6 del 1956 che integrava un sei cilindri in linea sul corpo vettura delle 100 BN1-BN2, la "big Healey" è stata l'ultima vettura di grossa cilindrata realizzata dalla marca. La terza serie riprende la calandra a elementi verticali della seconda (come pure il parabrezza avvolgente) e ha due varianti di potenza: 131 e 148 CV. Oggi è una roadster molto chic, più rapida di molte altre inglesi della sua epoca, brillante anche nelle competizioni, sia in pista sia nei rally.

100.000	80.000	66.500	53.000	33.500	26.600	13.300
---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



<b>SPRITE MK I (FROG EYE)</b>							948	1958-61
31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200		



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>SPRITE MK II</b>						948	1961-62
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>SPRITE MK II</b>						1098	1962-66
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>SPRITE MK III</b>						1098	1966-67
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>SPRITE MK IV</b>						1275	1967-70
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200

**AUTO UNION / DKW**

GERMANIA

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
<b>F 91/4</b>			896-980	1954-62			
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>1000/1000 S</b>			980	1959-63			
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>1000/1000 S COUPÉ-DE LUXE C.</b>			980	1958-63			
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>1000 UNIVERSAL KOMBI</b>			980	1959-62			
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>1000 SP COUPÉ/ROADSTER</b>			980	1958-65			
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400

**MUNGA 4-6-8**

980 | 1963-68

Nel 1954, la DKW progetta un fuoristrada su meccanica F91, con motore 3 cilindri 2 tempi da 38 CV, ma con trazione integrale permanente, da proporre alla Bundeswehr, l'esercito tedesco. Nel 1956 la F91/4, com'è battezzata, diviene ufficialmente un mezzo militare, ma presto nasce anche una versione civile. Nel 1958, viene montato un motore 1000 da 44 CV. Munga (Mehrzweck-Universal-Geländefahrzeug mit Allrad-Antrieb) è il nome assunto nel 1963. Molti esemplari militari dismessi arrivano anche in Italia, dove ne circola ancora qualcuno.

	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



**AUTOBIANCHI**

ITALIA

Il marchio nasce nel 1955 per dare continuità alla produzione motoristica della Bianchi, interrotta negli anni della guerra per le auto e ancora attiva per le moto (presto dismesse) e i camion. La Casa di Desio è una joint venture tra Fiat (che fornisce le meccaniche), Bianchi e Pirelli; una foto del 1957 vede a bordo della prima Autobianchi, la Bianchina prodotta su meccanica della Fiat 500, Vittorio Valletta, Alberto Pirelli, Gianni Agnelli e Giuseppe Bianchi. Alla Bianchina seguiranno la spider Stellina su meccanica 600, la Primula (prima auto del gruppo Fiat con trazione anteriore), la berlina tre volumi A111 e la fortunata A112, con meccanica della 127, prodotta in sette serie e anche in versione Abarth, che avrà un'ottima carriera rallystica con piloti privati. Dal 1968 la Fiat acquisisce il 100% della società, negli anni Settanta la rete di vendita Autobianchi viene aggregata a quella Lancia; su alcuni mercati d'esportazione la Y10, nata sulla meccanica della Panda porta già il marchio Lancia; il brand Autobianchi scompare nel 1995.

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

**BIANCHINA TRASFORM./SPECIAL**

479-499 | 1957-62

Condivide pianale e meccanica con la Fiat 500 e ha una simpatica carrozzeria a tre volumi; i padiglioni laterali sono fissi ma il tetto in tela si apre fino alla base del lunotto. È stata prodotta con motori bicilindrici da 15 a 21 CV. Molto ricercata specie nel bicolore della versione Special, ha conosciuto notevoli incrementi di prezzo. Rara nonostante i 25.500 esemplari (alcuni dei quali in versione Usa con paraurti specifici), non è destinata a svalutarsi. Una sua versione "cartoon" è comparsa in "Cattivissimo Me 2".

	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
--	--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>BIANCHINA CABRIOLET</b>						499	1960-69
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>BIANCHINA PANORAMICA</b>						499	1960-69
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>BIANCHINA PANORAMICA DECAPOTT.</b>						499	1960-69
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>BIANCHINA BERL. 4 POSTI/SPECIAL</b>						499	1962-69
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>GIARDINIERA</b>						499	1967-77
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>STELLINA</b>						767-792	1963-68
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
<b>PRIMULA (I.S.)</b>						1221	1964-68
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>PRIMULA 65 C</b>						1197	1968-70
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800



**SEI UN PROFESSIONISTA?**  
 Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito  
[www.quattroruotepro.it](http://www.quattroruotepro.it)  
 o richiedi informazioni scrivendo a  
[professional@edidomus.it](mailto:professional@edidomus.it)

Per ordini e chiarimenti sui prodotti  
 di vendita diretta (volumi e raccoglitori)

**ED EditorialeDomus**  
 puoi contattare il servizio clienti al numero  
**02 56568800**  
 (lunedì-venerdì 9.00/18.00)  
[uf.vendite@edidomus.it](mailto:uf.vendite@edidomus.it)

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## PRIMULA COUPÉ 1.2

1221 | 1965-68

Disegnata in collaborazione con la carrozzeria Touring, la versione coupé della Primula viene presentata nel 1965. Si differenzia dalla berlina per il padiglione, per il parabrezza più inclinato e per la strumentazione. Il motore è il medesimo 1200, ma grazie a un diverso profilo delle camme e a un carburatore doppio corpo Solex la potenza sale da 59 a 65 CV SAE. Nel 1968 arriva la Coupé S: restyling del frontale e della coda e motore 1400 da 75 CV. Oggi la coupé è la più ricercata delle Primula grazie al suo passato rallystico; è piuttosto rara.

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



## PRIMULA COUPÉS 1.4

1438 | 1968-70

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

## A111

1438 | 1969-72

Meccanicamente è una Primula Coupé S con passo allungato e aggiunta dell'ammortizzatore di sterzo, ma con una più classica carrozzeria derivata da uno studio (il G123 E4) scartato dalla Fiat. Ristilizzata nel 1970, questa berlina elegante deve fare i conti con l'acquisizione della Lancia da parte del gruppo torinese che limita il ruolo dell'Autobianchi alle piccole cilindrate: scompare a ottobre 1972. Ideale per chi ama le auto poco conosciute, è molto agile grazie alle dimensioni compatte e brillante per via del suo "1400" da 75 CV.

5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----


**A112** 903 | 1969-71

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**A112 NORMALE/JUNIOR** 903 | 1971-82

5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**A112 ELEGANT** 965 | 1971-82

5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**A112 ELITE** 965 | 1979-85

4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**A112 JUNIOR** 903 | 1982-87

4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**A112 LX** 965 | 1982-85

5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**A112 ABARTH (58 CV)** 982 | 1971-73

24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**A112 ABARTH (58 CV)** 982 | 1973-75

20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**A112 ABARTH (58 CV)** 982 | 1975

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**A112 ABARTH (70 CV)** 1050 | 1975-77

18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE** 1050 | 1977-79

17.300	13.800	11.500	9.200	5.800	4.600	2.300
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE** 1050 | 1979-82

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE** 1050 | 1982-84

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**A112 ABARTH (70 CV) 5 MARCE** 1050 | 1984-85

15.800	12.600	10.500	8.400	5.300	4.200	2.100
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**Y10 FIRE/LX/TOURING** 999-1049 | 1985-90

4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

## Y10 4WD/FIRE 1.1 4WD

999-1108 | 1986-95

Esteticamente si distingue dalla Y10 "normale" per l'assetto rialzato e per i paraspruzzi. Viene equipaggiata col motore Fire da 50 CV; a livello di sospensioni, al retrotreno viene adottato il convenzionale ponte rigido con balestre longitudinali della Panda 4x4. La trasmissione, sviluppata in collaborazione con la Steyr, prevede soluzioni originali, come l'inserimento della trazione posteriore tramite un dispositivo elettropneumatico e le ruote libere posteriori. Non è facile da trovare in buone condizioni perché molte hanno concluso la carriera in montagna; dopo un rialzo notevole, da un paio d'anni le quotazioni si sono stabilizzate.

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------


**Y10 TURBO** 1049 | 1985-89

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**Y10 1.3 I.E./GT I.E.** 1297-1301 | 1987-95

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**Y10 FIRE I.E./I.E. LX/SELECTRONIC** 999-1108 | 1987-95

4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**Y10 JUNIOR/IGLOO** 1108 | 1995-96

3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

## BEDFORD

GRAN BRETAGNA

**CF** 1598-2279 | 1969-80

5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**CF DIESEL** 1760-2523 | 1969-80

4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**CF 2** 1979 | 1984-88

3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**CF 2 DIESEL** 2260 | 1984-88

3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-----

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>CF (II S.)</b>			1759-2254		1980-84		
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>CF (II S.) DIESEL</b>			2053		1980-84		
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400

## BENTLEY

GRAN BRETAGNA

Costruttrice di grandi sportive e berline di assoluto prestigio, fornite anche alla Casa Reale inglese, nasce nel 1919 per opera di Walter Owen Bentley, già meccanico alle officine ferroviarie e progettista di motori aeronautici in alluminio. Nel 1923 una Bentley partecipa alla 24 ore di Le Mans, arrivando quarta; l'anno successivo la vince. L'anno dopo inizia una crisi che culmina nel 1931 nell'acquisto da parte della concorrente Rolls-Royce, che la deterrà fino al 1998. Nel periodo Rolls-Royce, Bentley rimane un marchio di seconda linea, apprezzato da una clientela sportiva e snob e da chi guida personalmente la vettura, mentre spesso i proprietari di Rolls hanno un autista. Hanno particolare successo le versioni Continental, granturismo a due porte con coda lunga, introdotte con la serie R del 1952 e proseguite fino alla S3 uscita di produzione nel 1965; il nome è stato ripreso nel 1984 per una grande coupé a tre volumi ed è tuttora utilizzato. A seguito della vendita dell'intero settore automobilistico della Rolls-Royce, il marchio Bentley è proprietà del gruppo Volkswagen.

<b>6 1/2 LITRE TORPEDO</b>			6597		1926-30		
	770.000	660.000	570.000	455.000	340.000	230.000	114.000
<b>4 1/2 LITRE TORPEDO</b>			4398		1927-31		
	770.000	660.000	570.000	455.000	340.000	230.000	114.000
<b>8 LITRE TORPEDO</b>			7983		1930-32		
	840.000	710.000	620.000	495.000	370.000	250.000	124.000
<b>3 1/2 LITRE CABRIOLET</b>			3669		1933-36		
	116.000	99.000	86.000	69.000	51.500	34.500	17.200
<b>4 1/4 LITRE CABRIOLET</b>			4257		1936-39		
	130.000	109.000	95.000	76.000	57.000	38.000	19.000

## MK VI

4257 | 1946-51

All'epoca venne giudicata una Bentley popolare, in realtà è stato il primo progetto nuovo del gruppo Bentley Rolls nel dopoguerra. Ridotta nelle dimensioni, come si conveniva in un periodo di recessione all'indomani del conflitto, ha comunque finiture di altissimo pregio. Le sue dimensioni abbastanza compatte (è lunga 4,87 metri, come una station wagon grande di oggi) la rendono utilizzabile anche ogni giorno. Prodotta in 5208 unità ha una carrozzeria di serie, ma molti esemplari sono personalizzati, soprattutto negli allestimenti interni. Prezzi stabili.

	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>MK VI</b>			4566		1951-52		
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>R TYPE</b>			4566		1952-55		
	67.500	57.500	50.000	40.000	30.000	20.000	10.000
<b>R TYPE CONTINENTAL</b>			4566		1953-55		
	1.000.000	860.000	750.000	600.000	450.000	300.000	150.000
<b>SI</b>			4887		1955-59		
	57.000	48.500	42.000	34.000	25.300	16.900	8.400

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>SI CONTINENTAL</b>			4887		1955-59		
	465.000	395.000	345.000	275.000	205.000	140.000	69.000
<b>SII</b>			6230		1959-62		
	61.000	52.000	45.000	36.000	27.000	18.000	9.000
<b>SII CABRIOLET</b>			6230		1959-62		
	215.000	185.000	160.000	130.000	96.000	64.000	32.000
<b>SIII</b>			6230		1962-66		
	63.500	54.000	47.000	37.500	28.200	18.800	9.400
<b>SIII CABRIOLET</b>			6230		1962-66		
	215.000	185.000	160.000	130.000	96.000	64.000	32.000
<b>T</b>			6230		1965-70		
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>T COUPÉ J. YOUNG</b>			6230		1966-67		
	87.000	69.500	58.000	46.500	29.000	23.200	11.600
<b>T2 PORTE MPW SALOON</b>			6230-6750		1967-71		
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>T2 PORTE DHC</b>			6230-6750		1967-71		
	83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
<b>T</b>			6750		1971-77		
	31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200

## T2

6750 | 1977-80

La T non è nient'altro che una Rolls-Royce Silver Shadow (nel caso della T2 una seconda serie), con mascherina del radiatore più arrotondata e il marchio della B alata al posto dello Spirit of Ecstasy. A differenza dei modelli seguenti, la T2 non ha alcuna caratterizzazione sportiva, però è decisamente più rara (soltanto 568 esemplari, oltre a 1876 della prima serie, contro una produzione della Silver Shadow di oltre 30.000 unità) e quindi ha valori di mercato più elevati.

	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
--	--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>CORNICHE TWO DOOR</b>			6750		1971-77		
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>CORNICHE CABRIOLET</b>			6750		1971-77		
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>CORNICHE TWO DOOR</b>			6750		1977-81		
	54.000	43.000	36.000	28.800	18.000	14.400	7.200
<b>CORNICHE CABRIOLET</b>			6750		1977-84		
	72.000	57.500	48.000	38.500	24.000	19.200	9.600
<b>MULSANNE</b>			6750		1980-83		
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>MULSANNE</b>			6750		1984-89		
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>MULSANNE S</b>			6750		1987-93		
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>MULSANNE TURBO</b>			6750		1982-91		
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>EIGHT</b>			6750		1984-93		
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>TURBO R/S/RT</b>			6749-6761		1985-98		
	48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
<b>CONTINENTAL (CABRIOLET)</b>			6750		1984-94		
	83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## CONTINENTAL R/S/T

6750 | 1991-02

È la prima Bentley a non condividere la carrozzeria con un corrispondente modello Rolls-Royce dopo l'uscita di scena della Continental S3 degli anni 60, della quale, a pieno titolo, riprende il nome e la connotazione sportiva. Il pianale comunque è quello della berlina Rolls-Royce Silver Spirit, condiviso con la Bentley Turbo R, dalla quale è però preso il motore, un V8 di 6,7 litri da 330 CV (stimati). Affascinante come l'omonima antenata, la Continental R, per prezzo e per prestazioni, si colloca al vertice della gamma Bentley e, al lancio, risulta la più cara auto di serie del mondo.

83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



CONTINENTAL SC 6761 | 1998-01

113.000	90.000	75.000	60.000	37.500	30.000	15.000
---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

CONTINENTAL GT 5998 | 2003-10

52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

CONTINENTAL FLYING SPUR 5998 | 2005-10

48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

CONTINENTAL CONVERTIBLE 6761 | 1993-95

90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

BROOKLANDS/R 6750 | 1992-98

36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

## AZURE

6761 | 1995-04

Una vera cabriolet, maestosa e sportiveggiante quanto soltanto una Bentley può essere. Deriva dalla coupé Continental R ed è stata prodotta dal 1995 al 2003. Nei primi due anni la potenza era di 360 CV, poi cresciuti a 407. Il disegno è di Pininfarina. Il suo valore di mercato, stabile per molti anni, è tornato a crescere leggermente, ma molto dipende dall'allestimento (per esempio quello speciale di Mulliner alza la quotazione di un buon 20%).

105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000
---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



AZURE 6761 | 2006-10

120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

CONTINENTAL GTC 5998 | 2006-10

63.000	50.500	42.000	33.500	21.000	16.800	8.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

ARNAGE/RED LABEL 4398-6761 | 1998-02

39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

ARNAGE RED LABEL LWB 6750 | 2001-04

43.500	35.000	29.000	23.200	14.500	11.600	5.800
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

ARNAGE R/RL 6750-6761 | 2002-10

45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

ARNAGE LIMOUSINE MULLINER 6750 | 2002-05

75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

ARNAGE T 6750-6761 | 2002-10

51.000	41.000	34.000	27.200	17.000	13.600	6.800
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

ARNAGE DHC (AZURE) 6750 | 2005-06

105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000
---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

BROOKLANDS COUPÉ 6761 | 2008-10

195.000	155.000	130.000	104.000	65.000	52.000	26.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------

## BERTONE

ITALIA

FREECLIMBER/FREECLIMBER 2 1596-2693 | 1989-93

3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-----

## BIANCHI

ITALIA

S4 TORPEDO 1287 | 1925-27

37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

S5 1300 TORPEDO 1287 | 1928-32

37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

S5 1500 TORPEDO 1452 | 1932-34

37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

## S9 BERLINA

1452 | 1934-39

Arriva poco prima della Fiat 1500 e della Lancia Aprilia nella stessa fascia di mercato, quella del litro e mezzo. Realizzata con la leggendaria qualità delle Bianchi, rispetto alle rivali citate è una vettura molto tradizionale (telajo scatolato a parte) che, a partire dalla seconda serie, passa a una carrozzeria aerodinamica con calandra e parabrezza piuttosto inclinati nel tentativo di recuperare il divario con la concorrenza. Particolarmente robusta, è indicata per chi ama le berline anni Trenta a cavallo fra tradizione e modernità.

42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



**Q** | **P** **QUATTORRUOTE**  
Professional

**SEI UN PROFESSIONISTA?**

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

[www.quattorruote.it](http://www.quattorruote.it)

o richiedi informazioni scrivendo a

[professional@edidomus.it](mailto:professional@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

## BIZZARRINI

ITALIA

### 5300 GT STRADA

5358 | 1964-68

È l'unica vettura prodotta in serie (133 esemplari) dalla Casa fondata a Livorno da Giotto Bizzarrini, ex Ferrari, ATS, Lamborghini e Iso Rivolta. GT all'italiana, parente della Iso Grifo, è spinta anch'essa da un V8 Chevrolet. È stata prodotta in due versioni, una pensata per l'uso sportivo con strumenti secondari sul tunnel e una con radio, aria condizionata e strumentazione raggruppata su un cruscotto di fronte al guidatore. La si può trovare alle aste, a quotazioni importanti; elevato il rischio di falsi e di esemplari "pasticciati".

880.000	750.000	650.000	520.000	390.000	260.000	130.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------



### 1900 GT EUROPA

1897 | 1967-68

135.000	115.000	100.000	80.000	60.000	40.000	20.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------

## BMW

GERMANIA

La Bayerische Motoren Werke nasce nel 1917 per la produzione di motori aeronautici e cresce rapidamente grazie alle forniture belliche e al capitale dell'italiano Camillo Castiglioni. Trovatisi nella Repubblica di Weimar, cui è proibito costruire aerei, la BMW vira verso la produzione di moto, seguita nel 1928 da quella su licenza della Austin Seven. Nel 1933 la 303 è la prima vettura di classe superiore, seguita dalla 328, vittoriosa e innovativa. La guerra piega la BMW; con la fine del conflitto lo stabilimento delle auto (Eisenach) si trova nella DDR, mentre quello di Monaco (motori aeronautici) deve essere riconvertito. La roadster 507 è un successo che non basta a risollevarne i conti dell'azienda, cui pensano invece la licenza della microcar italiana Isetta, la berlina 700 e le Neue Klasse, disegnate come la 700 da Giovanni Michelotti. Le serie 3 e 5 introdotte negli anni Settanta rimangono fedeli alla trazione posteriore e al 6 cilindri in linea; dello stesso periodo sono le grandi coupé come le 3.0, la serie 6 e la successiva serie 8 spinta nella versione 850i da un 12 cilindri.

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
315 CABRIOLET		
1490	1934-36	
98.000	78.000	65.000
52.000	32.500	26.000
13.000		
326 LIMOUSINE		
1971	1936-39	
150.000	120.000	100.000
80.000	50.000	40.000
20.000		
327 COUPÉ/CABRIOLET		
1971	1937-39	
405.000	345.000	300.000
240.000	180.000	120.000
60.000		

Per ordini o informazioni sulle riviste

# ED EditorialeDomus

puoi contattare il servizio abbonamenti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

[uf.abbonamenti@edidomus.it](mailto:uf.abbonamenti@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

## 328 ROADSTER

1971 | 1937-39

Concepita per le corse, sebbene fin dall'inizio fosse stata prevista una versione stradale, la BMW 328 colpisce per la linea tanto aerodinamica quanto bella, più ancora che per le prestazioni. Caratteristiche sono soprattutto i fari carenati, inediti per una BMW e rari su un'auto dell'epoca. Il motore, 6 cilindri in linea, ha una particolare distribuzione brevettata con valvole a V e, di base, eroga 80 CV, che, con pochi interventi, possono arrivare a 120. La 328 è la più importante BMW dell'anteguerra; la quotazione è impegnativa, ma potendo ne vale la pena.

1.200.000	1.000.000	900.000	720.000	540.000	360.000	N.D.
-----------	-----------	---------	---------	---------	---------	------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni
501 BERLINA		
1971	1952-55	
52.500	42.000	35.000
28.000	17.500	14.000
7.000		
501/6		
2077	1955-58	
52.500	42.000	35.000
28.000	17.500	14.000
7.000		
501/8		
2580	1955-62	
67.500	54.000	45.000
36.000	22.500	18.000
9.000		
502 2.6 LITRI		
2580	1954-61	
70.500	56.500	47.000
37.500	23.500	18.800
9.400		
502 3.2 LITRI		
3168	1955-61	
75.000	60.000	50.000
40.000	25.000	20.000
10.000		
2600		
2580	1961-62	
67.500	54.000	45.000
36.000	22.500	18.000
9.000		
2600 L		
2580	1961-62	
67.500	54.000	45.000
36.000	22.500	18.000
9.000		
3200 L/S		
3168	1961-63	
75.000	60.000	50.000
40.000	25.000	20.000
10.000		
3200 CS		
3168	1962-65	
113.000	90.000	75.000
60.000	37.500	30.000
15.000		

## 503 COUPÉ

3168 | 1956-59

Dopo un riavvio lento e difficile nel dopoguerra la BMW rialza la testa con la sportiva 503, realizzata sul telaio a longheroni e traverse della 502, ma molto più filante e aggressiva, con tanto di accenni di pinne in coda: malgrado questa evoluzione, non riesce tuttavia a tener testa alla contemporanea Mercedes-Benz 300 SL. La tonicità del suo V8, che la spinge a 190 km/h, ne fa una testimonianza interessante di un'epoca in cui le BMW, ancorché di grande qualità, ancora non possedevano lo charme che avrebbero acquisito nei decenni successivi.

310.000	265.000	230.000	185.000	140.000	92.000	46.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>503 CABRIOLET</b>							3168   1956-59
	445.000	380.000	330.000	265.000	200.000	130.000	66.000
<b>507 ROADSTER</b>							3168   1956-60
	2.000.000	1.700.000	1.500.000	1.200.000	900.000	600.000	N.D.
<b>250/300 (ISETTA)</b>							245-298   1955-62
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>600</b>							582   1957-59
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200

## 700 COUPÉ

697 | 1959-64

Assieme alla Isetta, la 700 è il modello che permette alla BMW di uscire dalla crisi in cui si dibatte negli anni 50. La versione Coupé è la prima a essere lanciata, nell'agosto del 1959. Il design di Michelotti, condiviso dalla berlina, lanciata 4 mesi dopo, la rende attraente: il brillante boxer motociclistico da 30 CV, che nel 1960, sulla versione Sport, saliranno a 40, e la meccanica "tutto dietro" la rendono sportiva e divertente. Proprio per questo motivo, oggi è ancora tra le storiche più impiegate nelle gare.

A+	A	AB	BA	B+	B	C
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200



<b>700 CABRIOLET</b>							697   1959-63
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>700 BERLINA</b>							697   1960-61
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>700 COUPÉ SPORT</b>							697   1960-64
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>700 LS BERLINA</b>							697   1962-65
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>700 LS COUPÉ</b>							697   1964-65
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>1500</b>							1499   1961-64
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>1600</b>							1606   1964-66
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>1800</b>							1773   1963-68
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500

Per ordini e chiarimenti sui prodotti di vendita diretta (volumi e raccoglitori)

# ED EditorialeDomus

puoi contattare il servizio clienti al numero

**02 56568800**

(Lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.vendite@edidomus.it**

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>1800 TI</b>							1773   1964-66
	15.800	12.600	10.500	8.400	5.300	4.200	2.100



<b>1800 TI/SA</b>							1773   1964-65
	105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000
<b>2000</b>							1990   1966-72
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>2000 TI/TI LUX</b>							1990   1966-70
	21.800	17.400	14.500	11.600	7.300	5.800	2.900
<b>2000 C COUPÉ</b>							1990   1965-69
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>2000 CS COUPÉ</b>							1990   1965-69
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>2800 CS (SERIE E9)</b>							2788   1968-71
	39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
<b>3.0 CS (SERIE E9)</b>							2986   1971-75
	42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
<b>3.0 CSI (SERIE E9)</b>							2986   1971-75
	64.000	52.000	40.000	34.000	28.000	20.000	12.000

## 3.0 CSL (SERIE E9)

2986-3003 | 1971-73

La CSL, versione alleggerita della BMW 3.0 CS, nasce per contrastare la supremazia Porsche nelle competizioni. Dalla CS, rispetto alla quale pesa 200 kg di meno, la prima serie si distingue solo per le strisce adesive sui fianchi, i paraurti ridotti e verniciati nero opaco, i codolini di alluminio lucido, i sedili e il volante racing. Il motore, a 2 carburatori con 180 CV, è identico, ma preparato e garantisce prestazioni adeguate. Nei tipici colori arancione o giallo limone è una sportiva di razza che sa ancora emozionare.

A+	A	AB	BA	B+	B	C
225.000	180.000	150.000	120.000	75.000	60.000	30.000



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>3.0 CSL (SERIE E9) "BATMOBILE"</b>						3003-3153	1973-75
	345.000	275.000	230.000	185.000	115.000	92.000	46.000
<b>2.5 CS (SERIE E9)</b>						2494	1974-77
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>1600/1602/1802 (SERIE O2)</b>						1573-1766	1966-75
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>1600 TI (SERIE O2)</b>						1573	1967-68
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>1600 CABRIOLET (SERIE O2)</b>						1573	1967-71
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>1600-1800 TOURING (SERIE O2)</b>						1573-1766	1971-74
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>2002 (SERIE O2)</b>						1990	1968-76
	20.000	15.900	11.800	10.000	8.800	7.100	3.500
<b>2000 TOURING (SERIE O2)</b>						1990	1971-74
	17.300	13.800	11.500	9.200	5.800	4.600	2.300
<b>2002 TI (SERIE O2)</b>						1990	1968-71
	32.000	25.600	21.300	17.100	10.700	8.500	4.300

## 2002 TII (SERIE O2)

1990 | 1971-75

La versione top della Serie O2 viene lanciata nel febbraio 1971. Il suo punto di forza è l'alimentazione a iniezione Kugelfischer PL 04, che distingue il suo motore da quello a 2 carburatori della 2002 TI, la quale viene tolta di produzione. Con una velocità massima di 190 km/h, la 2002 TII offre una guida entusiasmante, ma portata al limite diventa pericolosa, per via del retrotreno instabile. Oggi questa vettura è un ottimo banco di prova per chi vuole davvero imparare a guidare una trazione posteriore dura e pura.

39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>2000 TII TOURING (SERIE O2)</b>						1990	1971-74
	32.000	25.600	21.300	17.000	10.700	8.500	4.300
<b>2002 CABRIOLET S. O2 (CON ROLLBAR)</b>						1990	1971-75
	38.000	30.000	22.300	19.000	16.700	13.400	6.700
<b>2002 TURBO (SERIE O2)</b>						1990	1973-74
	125.000	101.000	84.000	67.000	42.000	33.500	16.800
<b>1502 (SERIE O2)</b>						1573	1975-77
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>2500/2800/2.8 L (SERIE E3)</b>						2494-2788	1968-77
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>3.0 S (SERIE E3)</b>						2986	1971-77
	22.000	17.900	13.700	11.700	9.600	6.900	4.100
<b>3.0 SI (SERIE E3)</b>						2986	1971-77
	35.000	28.600	22.000	18.700	15.400	11.000	6.600
<b>3.0 L (SERIE E3)</b>						2986	1975-77
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>3.3 LI (SERIE E3)</b>						3210-3299	1974-77
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>518/520 (E12)</b>						1766-1990	1972-81
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>520I (E12)</b>						1990	1973-77
	7.500	5.900	4.400	3.700	3.300	2.600	1.300
<b>520 (E12 6 CILINDRI)</b>						1991	1977-81
	6.500	5.100	3.800	3.200	2.900	2.300	1.100
<b>525/528 (E12)</b>						2494-2788	1973-81
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>528I (E12)</b>						2788	1977-81
	16.000	12.700	9.400	8.000	7.100	5.600	2.800

## M535I (E12)

3453 | 1980-81

La E12, madre di tutte le Serie 5, non è solo la prima tra le tante BMW di servizio dell'Ispectore Derrick, ma anche la prima berlina a cui viene "applicata" la M di Motorsport. Succede quando, sulla sua confortevole carrozzeria, viene trapiantato il sei cilindri a iniezione della coupé 635 CSi da 218 CV. Rarissima (ne hanno fatti appena 1410 esemplari), è una ghiotta occasione per chi ama il contrasto tra una carrozzeria classica, con un tuning estetico appena accennato (cerchi BBS di serie, kit aerodinamico optional) e prestazioni da granturismo.

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>316/318 (E21)</b>						1573-1766	1975-78
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>315/316/318I (E21)</b>						1573-1766	1979-82
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>320/320I (E21 4 CILINDRI)</b>						1990	1975-77
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>320 (E21 6 CILINDRI)</b>						1991	1977-82
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>323I (E21)</b>						2316	1977-82
	17.000	13.600	11.300	9.000	5.700	4.500	2.300
<b>320 CABRIOLET BAUR (E21)</b>						1991	1978-82
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>323I CABRIOLET BAUR (E21)</b>						2316	1978-82
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400



**SEI UN PROFESSIONISTA?**  
 Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito  
[www.quattroruotepro.it](http://www.quattroruotepro.it)  
 o richiedi informazioni scrivendo a  
[professional@edidomus.it](mailto:professional@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

**M1** 3430 | 1979-81

Frutto di un'iniziativa inizialmente concordata con Lamborghini, la M1, disegnata da Giugiaro, viene di fatto prodotta dal reparto BMW Motorsport, espressamente per ottenere l'omologazione nella categoria Sport. Prima BMW a motore centrale, un 6 cilindri in linea bialbero a iniezione, nella versione stradale ha 277 CV e tocca i 260 km/h. Verrà prodotta in 457 esemplari, il che la rende una delle BMW più rare. Appagante e sincera nel comportamento, è una vettura praticamente da pista, con tutti i limiti del caso.

650.000	550.000	480.000	385.000	290.000	190.000	96.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------



<b>628CSI/630 CSI/633 CSI (E24)</b>	2788-3210	1976-82				
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>628 CSI/633CSI (E24)</b>	2788-3210	1982-88				
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>635 CSI (E24)</b>	3453	1978-82				
27.200	22.100	17.000	14.500	11.900	8.500	5.100
<b>635 CSI (E24)</b>	3430	1982-89				
28.800	23.400	18.000	15.300	12.600	9.000	5.400

**M635 CSI (E24)** 3453 | 1984-89

Prima BMW di serie a fregiarsi del marchio Motorsport, la M635 CSI viene lanciata nel marzo 1984, come massima espressione sportiva ufficiale della Serie E24. Si distingue per lo spoiler frontale più esteso, il doppio terminale di scarico, l'assetto ribassato e gli esclusivi cerchi in lega forgiati. Il motore è uno specifico 6 cilindri M88 bialbero simile a quello della M1, che eroga 286 CV e spinge la vettura a 255 km/h con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 6,6 secondi. Comoda e lussuosa come la normale CSI, si rivela quindi adatta anche a un uso quotidiano.

78.000	62.500	52.000	41.500	26.000	20.800	10.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



<b>728/728i/730/732i/733i (E23)</b>	2788-3210	1977-82				
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>728i/732i (E23)</b>	2788-3210	1982-86				
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>735i (E23)</b>	3453	1979-82				
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>735i (E23)</b>	3430	1982-86				
11.500	9.200	7.700	6.100	3.800	3.100	1.500

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

**745i (E23)** 3210 | 1979-82

Nel 1977 la designazione BMW per serie numeriche è adottata anche dalle berline ammiraglie; nasce così la Serie 7 E23. Simile alla coupé Serie 6 E24, essa non spicca per la personalità, ma per il confort e per le dotazioni che, per la prima volta su una BMW, includono l'ABS e l'airbag. La top di gamma 745i, lanciata nel 1979, si distingue per l'inedito motore turbo da 252 CV, che regala prestazioni esaltanti. La trasmissione automatica di serie e optional specifici come i sedili riscaldabili e il telefono la rendono ancora oggi un'auto esclusiva.

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



<b>745i (E23)</b>	3430	1982-87				
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>745i (E23) EXECUTIVE/HIGHLINE</b>	3430	1984-86				
20.000	16.300	12.500	10.600	8.800	6.300	3.800
<b>518/518i/520i (E28)</b>	1766-1991	1981-89				
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>525i/528i (E28)</b>	2494-2788	1981-87				
9.000	7.200	5.300	4.500	4.000	3.200	1.600
<b>535i (E28)</b>	3450	1984-89				
18.000	14.300	10.600	9.000	8.000	6.400	3.200
<b>M535i (E28)</b>	3430	1984-88				
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>M5 (E28)</b>	3453	1985-87				
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>524 D/TD (E28)</b>	2443	1983-88				
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>316/318i (E30)</b>	1766	1982-87				
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>316i/318i (E30)</b>	1596-1991	1987-91				
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>320i (E30) 2 PORTE</b>	1990	1984-87				
7.400	6.300	5.500	4.400	3.300	2.200	1.100
<b>320i (E30) 4 PORTE</b>	1990	1984-87				
5.100	4.100	3.000	2.600	2.300	1.800	900
<b>320i (E30) 2 PORTE</b>	1990-1991	1987-89				
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>320i (E30) 4 PORTE</b>	1991	1987-91				
5.100	4.100	3.000	2.600	2.300	1.800	900
<b>320i (E30) 2 PORTE S</b>	1990	1986-87				
8.500	7.200	6.300	5.000	3.800	2.500	1.300
<b>318iS (E30)</b>	1766-1796	1989-92				
10.000	8.000	5.900	5.000	4.400	3.500	1.800
<b>323i (E30)</b>	2316	1982-86				
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>325i (E30) 2 PORTE</b>	2494	1985-91				
10.100	8.600	7.500	6.000	4.500	3.000	1.500
<b>325i (E30) 4 PORTE</b>	2494	1985-91				
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>325iX 2/4 P (E30)</b>	2494	1985-90				
7.500	5.900	4.400	3.700	3.300	2.600	1.300

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>320IS 2 P (E30)</b>							
	29.000	23.000	17.100	14.500	12.800	10.200	5.100
<b>320IS 4 P (E30)</b>							
	24.500	19.500	14.400	12.300	10.800	8.600	4.300
<b>324 D/TD (E30)</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>318I/320I TOURING (E30)</b>							
	5.000	4.000	2.900	2.500	2.200	1.800	900
<b>325I TOURING (E30)</b>							
	9.500	7.600	6.400	5.100	3.200	2.500	1.300
<b>325IX TOURING (E30)</b>							
	8.000	6.500	5.000	4.300	3.500	2.500	1.500
<b>324 TD TOURING (E30)</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>318I CABRIOLET (E30)</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>320I CABRIOLET BAUR (E30)</b>							
	7.200	5.800	4.800	3.800	2.400	1.900	1.000
<b>320I CABRIOLET (E30)</b>							
	10.000	8.000	5.900	5.000	4.400	3.500	1.800
<b>323I CABRIOLET BAUR (E30)</b>							
	9.000	7.200	5.300	4.500	4.000	3.200	1.600
<b>325I CABRIOLET (E30)</b>							
	14.500	11.800	9.100	7.700	6.300	4.500	2.700

### M3 (E30)

2302 | 1986-89

Nata per derivare una variante da omologare nel Gruppo A, la prima M3 si distingue dalle altre versioni della Serie 3 E30 per le appendici aerodinamiche e per i parafranghi allargati. All'estetica racing corrisponde una meccanica adeguata, con uno specifico motore 4 cilindri a 16 valvole di 2302 cc capace di erogare 200 CV e di spingere la vettura a 235 km/h. Prodotta fino al 1988, la prima M3 si è venduta bene anche in Italia, nonostante il prezzo elevato. Oggi non è difficile da trovare, ma attenzione agli esemplari sfruttati o pasticciati.

67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>M3 CAT (E30)</b>							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>M3 EVOLUTION (E30)</b>							
	83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
<b>M3 SPORT EVOLUTION/II (E30)</b>							
	120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
<b>M3 CAT CABRIOLET (E30)</b>							
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>730I (E32)</b>							
	5.900	4.700	3.900	3.100	2.000	1.600	800
<b>730I/730I V8 (E32)</b>							
	7.000	5.600	4.700	3.700	2.300	1.900	900
<b>735I (E32)</b>							
	7.700	6.100	4.500	3.800	3.400	2.700	1.400
<b>735IL (E32)</b>							
	8.000	6.400	4.700	4.000	3.600	2.800	1.400
<b>740I V8 (E32)</b>							
	8.500	6.800	5.000	4.300	3.800	3.000	1.500

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>750I/IL/HL (E32)</b>							
	10.000	8.000	5.900	5.000	4.400	3.500	1.800
<b>Z1</b>							
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>518I (E34)</b>							
	2.500	2.000	1.500	1.200	1.100	900	400
<b>520I/520I 24V (E34)</b>							
	2.900	2.300	1.700	1.400	1.300	1.000	500
<b>525I (E34)</b>							
	4.000	3.200	2.400	2.000	1.800	1.400	700
<b>530I (E34)</b>							
	4.500	3.600	2.700	2.300	2.000	1.600	800
<b>535I (E34)</b>							
	9.000	7.200	5.300	4.500	4.000	3.200	1.600
<b>524 TD/525 TDS (E34)</b>							
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>M5 (E34)</b>							
	25.000	19.800	14.700	12.500	11.000	8.800	4.400
<b>525I 24V/525IX 24V (E34)</b>							
	4.500	3.600	2.700	2.300	2.000	1.600	800
<b>518I TOURING (E34)</b>							
	2.500	2.000	1.500	1.200	1.100	900	400
<b>520I/520I 24V TOURING (E34)</b>							
	3.200	2.600	1.900	1.600	1.400	1.100	600
<b>525I TOURING (E34)</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>525I 24V/525IX 24V TOURING (E34)</b>							
	4.200	3.300	2.500	2.100	1.800	1.500	700
<b>530I V8/TOURING (E34)</b>							
	5.500	4.400	3.700	2.900	1.800	1.500	700
<b>540I V8/TOURING (E34) MANUALE</b>							
	12.000	9.800	7.500	6.400	5.300	3.800	2.300
<b>540I V8/TOURING (E34) AUTOMATICA</b>							
	7.800	6.200	5.200	4.200	2.600	2.100	1.000
<b>M5/TOURING (E34)</b>							
	30.000	24.000	17.800	15.100	13.300	10.700	5.300
<b>524 TD/525 TDS TOURING (E34)</b>							
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>840 CI/V8 32V MANUALE (E31)</b>							
	28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
<b>840 CI/V8 32V AUTOMATICA (E31)</b>							
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200

### 850I/850 CI V12 MANUALE (E31)

4988-5379 | 1990-99

La grossa coupé che sostituisce la Serie 6 è presentata a Francoforte nel 1989 e vanta il motore V12 di 5 litri, già montato sulla berlina 750I, che sviluppa 300 CV con una fluidità all'epoca senza pari; la tonalità di scarico però è più presente e appagante. Lo specifico cambio manuale a 6 marce, raro all'epoca, consente una guida realmente sportiva, favorita dall'efficace retrotreno multilink. Il design aerodinamico della carrozzeria è piacevole, ma forse fin troppo sobrio.

37.000	29.900	23.000	19.600	16.100	11.500	6.900
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>850I/850 CI V12 AUTOMATICA (E31)</b>							4988   1990-95
	32.000	26.000	20.000	17.000	14.000	10.000	6.000
<b>850 CSI V12 (E31)</b>							5576   1992-96
	70.000	55.500	41.000	35.000	31.000	24.700	12.300
<b>316I/318I/318IS (E36)</b>							1596-1895   1990-98
	2.600	2.000	1.500	1.300	1.100	900	500
<b>320I 24V (E36)</b>							1991   1990-98
	3.700	3.000	2.200	1.900	1.700	1.300	700
<b>323I/325I/328I 24V (E36)</b>							2494-2793   1990-98
	6.800	5.400	4.000	3.400	3.000	2.400	1.200
<b>38IS RACING/CLASS II (E36)</b>							1796   1994-98
	8.500	6.800	5.000	4.300	3.800	3.000	1.500
<b>316I COUPÉ (E36)</b>							1596   1993-99
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>318IS 16V COUPÉ (E36)</b>							1796-1895   1991-99
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>320I 24V COUPÉ (E36)</b>							1991   1991-99
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>323I/325I/328I 24V COUPÉ (E36)</b>							2494-2793   1991-00
	7.700	6.100	4.500	3.800	3.400	2.700	1.400
<b>318I CABRIOLET (E36)</b>							1796   1994-00
	5.600	4.600	3.500	3.000	2.500	1.800	1.100
<b>320I 24V CABRIOLET (E36)</b>							1991   1994-00
	7.200	5.900	4.500	3.800	3.200	2.300	1.400
<b>323I/325I/328I 24V CABR. (E36)</b>							2494-2793   1993-00
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>318 TDS (E36)</b>							1665   1994-98
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>325 TD/TDS (E36)</b>							2497   1991-98
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>318I TOURING (E36)</b>							1796   1995-99
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>320I 24V TOURING (E36)</b>							1991   1995-99
	3.700	3.000	2.200	1.900	1.700	1.300	700
<b>323I/325I/328I 24V TOURING (E36)</b>							2494-2793   1995-00
	6.400	5.200	4.000	3.400	2.800	2.000	1.200
<b>318 TDS TOURING (E36)</b>							1665   1995-99
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>325 TDS TOURING (E36)</b>							2497   1995-99
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>M3 (E36)</b>							2990   1994-95
	28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
<b>M3 3.2 (E36)</b>							3201   1995-99
	32.000	26.000	20.000	17.000	14.000	10.000	6.000
<b>M3 3.2 SMG (E36)</b>							3201   1997-99
	28.000	22.800	17.500	14.900	12.300	8.800	5.300

Per ordini o informazioni sulle riviste

## ED EditorialeDomus

puoi contattare il servizio abbonamenti  
al numero

### 02 56568800

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

[uf.abbonamenti@edidomus.it](mailto:uf.abbonamenti@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## M3 COUPÉ (E36)

2990 | 1992-95

La seconda generazione della M3, top di gamma della Serie 3 E36, nasce sulla base della Coupé. Poco vistosa, si distingue da quest'ultima solo per lo scudo frontale ridisegnato e per le specifiche ruote da 17". Spicca invece dalla precedente M3 perché è la prima a montare un motore a 6 cilindri: un bialbero di 2990 cc a 24 valvole, con variatore di fase Vanos, che sviluppa 286 CV e che consente di accelerare da 0 a 100 in 5,7 secondi. Sportiva di riferimento all'epoca, oggi è probabilmente la M3 più interessante sul piano collezionistico.

33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>M3 3.2 COUPÉ (E36)</b>							3201   1995-00
	37.000	29.900	23.000	19.600	16.100	11.500	6.900
<b>M3 3.2 COUPÉ SMG (E36)</b>							3201   1997-99
	32.000	26.000	20.000	17.000	14.000	10.000	6.000
<b>M3 CABRIOLET (E36)</b>							2990   1994-95
	35.000	28.600	22.000	18.700	15.400	11.000	6.600
<b>M3 3.2 CABRIOLET (E36)</b>							3201   1995-00
	37.000	29.900	23.000	19.600	16.100	11.500	6.900
<b>M3 3.2 CABRIOLET SMG (E36)</b>							3201   1997-99
	35.500	28.400	21.000	17.900	15.800	12.600	6.300
<b>316 TI/318 TI COMPACT (E36)</b>							1596-1895   1994-99
	3.700	3.000	2.200	1.900	1.700	1.300	700
<b>323 TI COMPACT (E36)</b>							2494   1994-00
	5.600	4.600	3.500	3.000	2.500	1.800	1.100
<b>318 TDS COMPACT (E36)</b>							1665   1995-00
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>325 TI COMPACT (E46)</b>							2494   2001-05
	4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
<b>728I (E38)</b>							2793   1995-01
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>730I V8 (E38)</b>							2997   1994-96
	6.000	4.700	3.500	3.000	2.600	2.100	1.100
<b>735I V8 (E38)</b>							3498   1996-01
	7.000	6.000	5.200	4.200	3.100	2.100	1.000
<b>740I V8 (E38)</b>							3982   1994-96
	8.000	6.300	4.700	4.000	3.500	2.800	1.400
<b>740I V8 (E38)</b>							4398   1996-01
	9.000	7.200	5.300	4.500	4.000	3.200	1.600
<b>750I/IL (E38)</b>							5379   1994-01
	10.000	8.000	5.900	5.000	4.400	3.500	1.800
<b>520I/523I/525I/528I/530I 24V (E39)</b>							1991-2979   1995-03
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>535I 32V (E39)</b>							3498   1996-01
	6.300	5.000	4.200	3.400	2.100	1.700	800
<b>540I 32V (E39)</b>							4398   1996-03
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>525TDS/525D BERLINA/TOURING (E39)</b>							2497   1995-04
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>530D BERLINA/TOURING (E39)</b>							2926   1998-04
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>520I/23I/25I/28I/30I 24V TOURING (E39)</b>							1991-2979   1997-04
	7.200	5.800	4.800	3.800	2.400	1.900	1.000

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>535I 32V TOURING (E39)</b>						3498	1997-01
	7.200	5.800	4.800	3.800	2.400	1.900	1.000
<b>540I 32V TOURING (E39)</b>						4398	1997-04
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>M5 (E39)</b>						4941	1998-03
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>Z3 1.8/1.9</b>						1796-1895	1995-02
	14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
<b>Z3 2.0/2.2</b>						1991-2171	1999-02
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>Z3 2.5/2.8/3.0 24V</b>						2494-2979	1996-02
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500

### Z3 2.8/3.0 COUPÉ 2793-2979 | 1998-02

Non paga del consenso riscosso dalla Z3 Roadster, a tre anni dal lancio di quest'ultima, la BMW presenta la Coupé. Destinata a chi vuole sfruttare appieno le potenzialità velocistiche, essa è dotata di un ampio padiglione, che migliora l'aerodinamica ma conferisce alla vettura un aspetto tozzo, che lascia perplessi. Equipaggiata con il 6 cilindri top di gamma, la Z3 Coupé ha prestazioni notevoli; ciò però non basta a convincere un'ampia clientela. Più esclusiva della Roadster, questa versione merita certamente la considerazione dei collezionisti.

20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>Z3 M ROADSTER</b>						3201-3246	1997-02
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>Z3 M COUPÉ</b>						3201-3246	1998-02
	55.000	43.500	32.500	27.500	24.300	19.400	9.700
<b>316I 4 PORTE (E46)</b>						1796-1895	1999-05
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>318I 4 PORTE (E46)</b>						1895-1995	1998-05
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>320I 4 PORTE (E46)</b>						1991-2171	1998-05
	2.400	1.900	1.600	1.300	800	600	300
<b>323I/325I/328I/330I 24V (E46)</b>						2494-2979	1998-05
	5.500	4.400	3.300	2.800	2.400	2.000	1.000
<b>320D TURBODIESEL 4 PORTE (E46)</b>						1951-1995	1998-05
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>318I TOURING (E46)</b>						1895-1995	1999-05
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>320I TOURING (E46)</b>						1991-2171	1999-05
	2.400	1.900	1.600	1.300	800	600	300
<b>323I/325I/328I/330I 24V TOUR. (E46)</b>						2494-2979	1999-05
	5.000	4.000	3.000	2.500	2.200	1.800	900
<b>316I/318I COUPÉ (E46)</b>						1895-1995	1999-06
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>320I 24V COUPÉ (E46)</b>						1991-2171	1999-06
	3.600	2.900	2.400	1.900	1.200	1.000	500
<b>323I/325I/328I/330I 24V C.PÉ (E46)</b>						2494-2979	1999-06
	6.500	5.300	4.100	3.400	2.800	2.000	1.200
<b>318I/320I CABRIOLET (E46)</b>						1995-2171	2000-06
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>323I/325I/328I/330I CABRIOLET (E46)</b>						2494-2979	2000-06
	8.500	6.800	5.700	4.500	2.800	2.300	1.100

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>M3 COUPÉ (E46)</b>						3246	2001-06
	38.500	31.000	24.000	20.400	16.800	12.000	7.200
<b>M3 CABRIOLET (E46)</b>						3246	2001-06
	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>X5 (E53) 3.0</b>						2979	1999-07
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>X5 (E53) 3.0 D</b>						2993	1999-07
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>X5 (E53) 4.4</b>						4398	1999-07
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>X5 (E53) 4.6/4.8</b>						4619-4799	2002-07
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400

### Z8 ROADSTER 4941 | 2000-04

Ispirata alla 507 degli anni Cinquanta, la Z8 nasce per contrapporsi alla Mercedes-Benz SL. La fama conquistata, ancor prima del lancio, come auto di 007 nella pellicola "Il mondo non basta" del 1999 e le prestazioni offerte dal suo V8 di 5 litri da 400 CV, che permette di accelerare da 0 a 100 km/h in 5,3 secondi, la rendono subito un'esclusiva instant classic. La Z8 spicca pure per le soluzioni costruttive d'avanguardia, che però il suo aspetto pulito ed essenziale non lascia trasparire. Acquistarla è impegnativo, ma ne vale decisamente la pena.

225.000	180.000	150.000	120.000	75.000	60.000	30.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------



<b>730I/735I (E65)</b>						2979-3600	2001-08
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>740I/745I (E65)</b>						4000-4398	2001-08
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>760I/IL (E65)</b>						5972	2002-08
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>750I (E65)</b>						4799	2005-08
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>730 D/740 D/745 D (E65)</b>						2993-4423	2001-08
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>630I COUPÉ (E63)</b>						2996	2004-10
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>645CI/650I COUPÉ (E63)</b>						4398-4799	2003-08
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>630I CABRIO (E64)</b>						2996	2004-08
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>645 CI/650I CABRIO (E64)</b>						4398-4799	2004-08
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>M6 COUPÉ (E63)</b>						4998	2005-09
	39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
<b>M6 CABRIO (E64)</b>						4998	2006-09
	46.500	37.000	31.000	24.800	15.500	12.400	6.200
<b>Z4 (E85) 2.0I ROADSTER</b>						1995	2005-09
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>Z4 (E85) 2.2I ROADSTER</b>						2171	2003-06
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>Z4 (E85) 2.5I/2.5SI ROADSTER</b>						2494-2497	2003-09
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>Z4 (E85) 3.0I/3.0SI ROADSTER</b>							
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>Z4 (E85) M ROADSTER</b>							
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>Z4 (E85) 3.0SI COUPÉ</b>							
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>Z4 (E85) M COUPÉ</b>							
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>M3 (E90)</b>							
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>M3 COUPÉ (E92)</b>							
	26.400	21.100	17.600	14.100	8.800	7.000	3.500
<b>M3 CABRIO (E93)</b>							
	31.000	24.700	20.600	16.500	10.300	8.200	4.100
<b>540I/545I/550I (E60)</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>545I/550I TOURING (E61)</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>M5 (E60)</b>							
	26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500
<b>M5 TOURING (E61)</b>							
	26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500

## BORGWARD

GERMANIA

<b>HANSA 1500</b>							
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>HANSA 1500 KOMBI</b>							
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>HANSA 1500 CABRIOLET HEBMÜLLER</b>							
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>HANSA 1500 SPORT-CABRIOLET 2/2</b>							
	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>HANSA 1800</b>							
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>HANSA 1800 DIESEL/DIESEL KOMBI</b>							
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>HANSA 1800 KOMBI</b>							
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>HANSA 1800 CABRIOLET HEBMÜLLER</b>							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>HANSA 1800 SPORT-CABRIOLET 2/2</b>							
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>HANSA 2400</b>							
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>HANSA 2400 PULLMAN</b>							
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>ISABELLA</b>							
	43.500	35.000	29.000	23.200	14.500	11.600	5.800
<b>ISABELLA TS/TS DE LUXE</b>							
	48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
<b>ISABELLA COMBI</b>							
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>ISABELLA COUPÉ DEUTSCH</b>							
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>ISABELLA CABRIOLET/TS CABRIOLET</b>							
	49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
<b>ISABELLA</b>							
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>ISABELLA TS/TS DE LUXE</b>							
	31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
<b>ISABELLA COMBI</b>							
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>ISABELLA TS CABRIOLET</b>							
	40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>ISABELLA COUPÉ</b>							
	40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
<b>ISABELLA COUPÉ HECKFLOSSE</b>							
	40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400

## ISABELLA COUPÉ CABRIOLET

1493 | 1958-61

Il design, opera di Carl F. W. Borgward, patron della Casa di Brema, è il punto di forza di questa versione, che si colloca al vertice della gamma Isabella. Adotta la stessa meccanica della berlina Isabella TS, col motore da 75 CV, e viene costruita in un reparto speciale da personale altamente qualificato, che esegue il montaggio e le rifiniture in gran parte a mano. Prodotta in circa 9500 esemplari tra il 1957 e il 1961, la Isabella Coupé è una vettura di lusso più che sportiva; oggi è rara e sempre più apprezzata dai collezionisti.

	49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>2.3 LITER (P100)</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400

## BRISTOL

GRAN BRETAGNA

<b>400</b>							
	130.000	102.000	85.000	68.000	42.500	34.000	17.000
<b>401</b>							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>402 CABRIOLET</b>							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>403</b>							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>404</b>							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>405</b>							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>406</b>							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>407</b>							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>408</b>							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>409</b>							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>410</b>							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>411 (TUTTE LE VERSIONI)</b>							
	40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

**412 (TUTTE LE VERSIONI)**

5898-6556 | 1974-82

Allestita sul telaio della più nota 603 e lanciata nel 1975, la 412 è l'ultima Bristol con la designazione numerica iniziata nel 1946 con la 400. La carrozzeria, disegnata e, per i primi lotti, anche realizzata da Zagato, mostra un padiglione tipo "Targa", con il tettuccio rigido amovibile. Inizialmente la 412 monta un V8 Chrysler B di 6,3 litri, rimpiazzato nel 1977 da un V8, sempre Chrysler, di 5,9 litri. I dati della sua produzione, terminata nel 1986, non sono noti; in ogni caso si tratta di uno dei modelli Bristol più rari.

45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



603 (TUTTE LE VERSIONI)	5211-5898	1976-82				
40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
BEAUFIGHTER	5898	1982-94				
49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
BEAUFORT	5898	1984-90				
49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
BRIGAND	5898	1982-94				
48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
BRITANNIA	5898	1982-94				
48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
BLENHHEIM/BLÉN. 2/BLÉN. 3	5898	1993-06				
49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600

**BUGATTI**

FRANCIA

Ettore Arco Isidoro Bugatti fonda la sua Casa automobilistica nel 1909 a Molsheim, in Alsazia (all'epoca in Germania, poi divenuta Francia), dopo alcune esperienze a Milano come costruttore indipendente e come tecnico della Prinetti e Stucchi. Le sue prime auto sono veloci cyclecar pensate per le corse, come la Tipo 13 Brescia e le successive 35 e 37. L'attività sportiva porta ottimi risultati fino agli anni Trenta; accanto ai modelli votati principalmente alle competizioni, l'azienda si impone nel segmento delle vetture di alto rango producendo berline e coupé destinate alla clientela più esclusiva ed esigente, distinte dal particolarissimo disegno aerodinamico, come la Tipo 41 Royale o le 57 Atlantic ed Atalante. Un colpo ferale fu la prematura scomparsa nel 1939 di Jean, figlio primogenito di Ettore. Nel 1963 l'azienda, che produceva motori aeronautici e ferroviari, sarà venduta alla Hispano-Suiza e successivamente verrà rinominata Messier-Bugatti. L'industriale italiano Romano Artioli acquisterà nel 1987 i diritti di fabbricazione delle auto con marchio Bugatti, aprendo uno stabilimento a Campogalliano (MO) e avviando la produzione della EB110. Fallita nel 1995, la Bugatti sarà successivamente acquisita dal gruppo Volkswagen, che prosegue la produzione con una nuova società basata proprio a Molsheim.

TYPE 13/22/23/8 VALVOLE	1327	1910-20				
340.000	290.000	250.000	200.000	150.000	100.000	50.000
TYPE 13/22/23/16 VALVOLE BRESCIA	1368-1496	1914-26				
460.000	390.000	340.000	270.000	205.000	135.000	68.000
TYPE 30	1991	1922-26				
540.000	460.000	400.000	320.000	240.000	160.000	80.000
TYPE 35	1991	1924-31				
2.700.000	2.300.000	2.000.000	1.600.000	1.200.000	800.000	400.000
TYPE 35A	1991	1925-31				
2.000.000	1.700.000	1.500.000	1.200.000	900.000	600.000	300.000

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

**TYPE 35C**

1991 | 1926-31

È la Bugatti che con duemila vittorie in sette anni ha creato la leggenda: compatta, bassa, filante, con le ruote esterne, il radiatore a ferro di cavallo e i cerchi in alluminio a otto razze. Il suo 8 cilindri in linea da 100 CV la spinge a oltre 185 km/h; bisogna saperla guidare perché i freni sono a cavi e non idraulici. Tra versioni aspirate e sovralimentate, 2 e 2,3 litri sono meno di 350 le Type 35 prodotte. Specie con le vetture restaurate occhio ai falsi, spesso basati sulle ottime repliche argentine Pur Sang.

3.000.000	2.500.000	2.200.000	1.800.000	1.300.000	880.000	440.000
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	---------	---------



TYPE 35T	2261	1926-30				
3.400.000	2.900.000	2.500.000	2.000.000	1.500.000	1.000.000	500.000
TYPE 35TC/B	2261	1927-31				
3.400.000	2.900.000	2.500.000	2.000.000	1.500.000	1.000.000	500.000
TYPE 37	1496	1925-30				
1.400.000	1.200.000	1.000.000	800.000	600.000	400.000	200.000
TYPE 38	1991	1926-27				
540.000	460.000	400.000	320.000	240.000	160.000	80.000
TYPE 38A	1991	1927				
380.000	320.000	280.000	225.000	170.000	112.000	56.000
TYPE 40/40A	1496	1926-30				
540.000	460.000	400.000	320.000	240.000	160.000	80.000

**TYPE 41 «ROYALE»**

12763 | 1926-33

La più esclusiva delle creazioni di Ettore Bugatti è destinata a una ristrettissima clientela di magnati e nobili. Le dimensioni mastodontiche e l'eccezionale cilindrata del motore, oltre naturalmente al prezzo, non ne favoriscono la diffusione. In sette anni ne vengono costruiti solo sei esemplari, con sei differenti carrozzerie, più uno, nel 1964, che replica la versione originaria Roadster della n° di telaio 41.111. Quattro sono esposti in musei, difficile quindi trovarne uno in vendita, ma non è detto.

12.200.000	10.400.000	9.000.000	7.200.000	5.400.000	3.600.000	N.D.
------------	------------	-----------	-----------	-----------	-----------	------



TYPE 43/43A	2261	1927-32				
1.600.000	1.400.000	1.200.000	960.000	720.000	480.000	240.000
TYPE 44	2992	1927-30				
475.000	405.000	350.000	280.000	210.000	140.000	70.000

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>TYPE 46/46S</b>						5360	1929-33
	1.400.000	1.200.000	1.000.000	800.000	600.000	400.000	200.000
<b>TYPE 47 GRAND SPORT</b>						2986	1929-30
	450.000	385.000	335.000	270.000	200.000	135.000	67.000
<b>TYPE 49</b>						3257	1930-34
	810.000	690.000	600.000	480.000	360.000	240.000	120.000
<b>TYPE 50</b>						4972	1930-34
	1.900.000	1.600.000	1.400.000	1.100.000	840.000	560.000	280.000
<b>TYPE 51</b>						1991-2262	1931-35
	3.400.000	2.900.000	2.500.000	2.000.000	1.500.000	1.000.000	500.000
<b>TYPE 55</b>						2261	1932-35
	5.400.000	4.600.000	4.000.000	3.200.000	2.400.000	1.600.000	800.000
<b>TYPE 57 ATALANTE</b>						3257	1933-39
	2.700.000	2.300.000	2.000.000	1.600.000	1.200.000	800.000	400.000
<b>TYPE 57 GALIBIER</b>						3257	1933-39
	810.000	690.000	600.000	480.000	360.000	240.000	120.000

## TYPE 57 STELVIO

3257 | 1933-39

Progettata da Jean Bugatti, figlio di Ettore, è una vettura elegante con ambizioni sportive spinta da un grande 8 cilindri con o senza compressore (a volte installato dopo la costruzione) e con telaio normale o ribassato. È stata la prima auto a montare gli ammortizzatori telescopici; le versioni più ambite sono la coupé aerodinamica Atlantic (4 esemplari), con finestrini laterali a fagiolo e pinna dorsale, e la più snella coupé Atalante (17 esemplari) con parabrezza piatto. In tutto sono state prodotte 630 Type 57.

1.100.000	920.000	800.000	640.000	480.000	320.000	160.000
-----------	---------	---------	---------	---------	---------	---------



<b>TYPE 57 VENTOUX</b>						3257	1933-39
	680.000	580.000	500.000	400.000	300.000	200.000	100.000
<b>TYPE 57C</b>						3257	1937-39
	950.000	810.000	700.000	560.000	420.000	280.000	140.000
<b>TYPE 57S</b>						3257	1936-38
	2.000.000	1.700.000	1.500.000	1.200.000	900.000	600.000	300.000
<b>TYPE 57SC</b>						3257	1937-39
	3.400.000	2.900.000	2.500.000	2.000.000	1.500.000	1.000.000	500.000

## TYPE 101/101C

3257 | 1951-52

540.000	460.000	400.000	320.000	240.000	160.000	80.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>EB 110/110S</b>						3500	1991-96
	1.600.000	1.400.000	1.200.000	960.000	720.000	480.000	240.000
<b>VEYRON</b>						7993	2005-06
	1.900.000	1.600.000	1.400.000	1.100.000	840.000	560.000	280.000

## BUICK

STATI UNITI

<b>SUPER/SPECIAL/ROADMASTER</b>						4062-5241	1946-53
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>SUPER/SPECIAL/ROADMASTER</b>						4324-6568	1954-60
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>SUPER/ROADMASTER CONVERTIBLE</b>						4062-6568	1946-60
	113.000	90.000	75.000	60.000	37.500	30.000	15.000
<b>ELECTRACENTURY/LESABRE/INVICTA/E</b>						4324-6568	1954-60
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>LESABRE/INVICTA/ELECTRA/WILDCAT</b>						5962-7456	1961-74
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>INVICTA/ELECTRA/WILDCAT CONVERTIBLE</b>						5962-7456	1961-74
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>STATION WAGON</b>						4324-6568	1954-60
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>STATION WAGON</b>						4062-5241	1946-53
	110.000	88.000	73.500	59.000	37.000	29.400	14.700
<b>STATION WAGON</b>						5962-7456	1961-96
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>SKYLARK</b>						5276	1953
	170.000	135.000	115.000	92.000	57.500	46.000	22.900
<b>SKYLARK</b>						5276	1954
	150.000	122.000	102.000	81.000	51.000	40.500	20.300
<b>GS 350/400 COUPÉ</b>						5735-6555	1965-69
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>GS 350/400 CONVERTIBLE</b>						5735-6555	1965-69
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>GS 400 COUPÉ</b>						6552	1967-69
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>GS 400 CONVERTIBLE</b>						6552	1967-69
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>GS 350 COUPÉ</b>						5733	1970-72
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>GS 350 CONVERTIBLE</b>						5733	1970-72
	57.000	45.500	38.000	30.500	19.000	15.200	7.600
<b>GS 455 COUPÉ</b>						7453	1970-72
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>GS 455 CONVERTIBLE</b>						7453	1970-72
	83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
<b>GSX/GSX STAGE1</b>						7456	1970-72
	105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000

## RIVIERA

6571-6964 | 1963-65

La coupé Riviera rappresenta la grande novità del 1963 per la Buick, che così può opporsi validamente alla Thunderbird della Ford. La linea elegante, caratterizzata da forme spigolose, e le prestazioni notevoli ne fanno un modello di successo, in grado di accelerare da 0 a 60 mph in 7,7 secondi col motore più potente. La Buick Riviera viene prodotta fino al 1965 in oltre 1.600.000 esemplari. Esteticamente, i model year '63 e '64 differiscono poco; il model year '65 si distingue per i fari verticali a scomparsa.

37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>RIVIERA</b>	6964-7456		1966-73				
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>SKYLARK 2/4 PORTE</b>	3244-3523		1961-63				
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.600
<b>SKYLARK CONVERTIBLE SPECIAL</b>	3244-3523		1961-63				
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000

## CADILLAC

STATI UNITI

<b>SERIES 60/61/62 DEVILLE 4 PORTE</b>	5424-5667		1946-52				
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>SERIES 60/62 DEVILLE 4 PORTE</b>	5424-5978		1953-58				
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>SERIES 60/62 DEVILLE 4 PORTE</b>	6388		1959-60				
	40.000	32.000	26.500	21.200	13.300	10.600	5.300
<b>SERIES 62 CONVERTIBLE</b>	5667		1946-48				
	100.000	80.000	66.500	53.000	33.500	26.600	13.300
<b>CALAIS/DEVILLE/SERIES 62 2/4 PORTE</b>	6391-8190		1961-74				
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>DEVILLE/CALAIS/BROUGHAM/SEVILLE 4P.</b>	4078-8190		1975-89				
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>SERIES 62 CONVERTIBLE</b>	5424-5978		1949-56				
	80.000	64.000	53.500	43.000	26.800	21.400	10.700
<b>SERIES 62 CONVERTIBLE</b>	5978		1957-58				
	100.000	80.000	66.500	53.000	33.500	26.600	13.300
<b>SERIES 62 CONVERTIBLE</b>	6388		1959				
	140.000	113.000	95.000	76.000	47.500	38.000	18.900
<b>SERIES 62 CONVERTIBLE</b>	6388		1960				
	100.000	80.000	66.500	53.000	33.500	26.600	13.300
<b>SERIES 62 CONVERTIBLE</b>	6388		1961-64				
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>SERIES 62 CONVERTIBLE</b>	7027-8190		1965-70				
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>SERIES 61/62 COUPÉ</b>	5424		1946-52				
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>SERIES 62 COUPÉ</b>	5421-5978		1953-58				
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>SERIES 62 COUPÉ</b>	6388		1959-60				
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>ELDORADO CONVERTIBLE</b>	5424		1953				
	250.000	200.000	170.000	135.000	84.000	67.000	33.500
<b>ELDORADO CONVERTIBLE</b>	5424-5981		1954-58				
	250.000	200.000	165.000	135.000	83.000	66.500	33.500

## ELDORADO CONVERTIBLE

6388 | 1959

Un'altra pietra miliare della Eldorado è il model year 1959, che rappresenta il momento di massimo splendore delle pinne sulla coda, che raggiungono dimensioni pressoché mostruose. La Eldorado del 1959 è considerata uno dei simboli a quattro ruote dell'America. Ecco perché il suo valore economico è superiore a quello delle versioni precedenti e successive (con l'eccezione del model year 1953 a tiratura limitata).

250.000	200.000	170.000	135.000	84.000	67.000	33.500
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------



<b>ELDORADO CONVERTIBLE</b>	6964-8194		1971-76				
	39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>ELDORADO CONVERTIBLE</b>	4080		1984-85				
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>ELDORADO SEVILLE COUPÉ</b>	5981		1956				
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>ELDORADO SEVILLE COUPÉ</b>	5424-6391		1957-60				
	85.000	68.000	56.500	45.000	28.300	22.600	11.300
<b>ELDORADO SEVILLE COUPÉ</b>	6966-8193		1976-79				
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>ELDORADO SEVILLE COUPÉ</b>	4100-6030		1980-85				
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>ELDORADO BROUGHAM</b>	5981-6391		1957-60				
	150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000
<b>LIMOUSINE (SERIE 75)</b>	5424-5670		1946-52				
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>LIMOUSINE (SERIE 75)</b>	5424-5981		1953-58				
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>LIMOUSINE (SERIE 75)</b>	6388		1959-60				
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>LIMOUSINE</b>	6388-8194		1961-74				
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>LIMOUSINE</b>	6030-8194		1975-89				
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>ALLANTÉ</b>	4087-4467		1987-92				
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>SEVILLE SLS/STS</b>	4467-4892		1988-05				
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>ELDORADO TC</b>	4565-4892		1994-01				
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.600
<b>ESCALADE (II S.)</b>	5327-5967		2001-06				
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>ESCALADE (III S.) 6.2 V8</b>	6162		2006-10				
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>CTS (I S.) 2.8/3.0/3.2/3.6 V6</b>	2597-3564		2003-14				
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>CTS-V (I S.) 6.2 V8 SUPERCHARGED</b>	6162		2008-14				
	35.500	28.600	23.800	19.000	11.900	9.500	4.800
<b>XLR</b>	4565		2004-08				
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>XLR-V 4.4 V8 SUPERCHARGED</b>	4371		2007-09				
	29.400	23.500	19.600	15.700	9.800	7.800	3.900
<b>STS 3.6 V6</b>	3564		2005-08				
	11.100	8.900	7.400	5.900	3.700	3.000	1.500
<b>STS 4.6 V8</b>	4565		2006-08				
	15.600	12.500	10.400	8.300	5.200	4.200	2.100
<b>STS-V 4.4 V8 SUPERCHARGED</b>	4371		2007-09				
	22.200	17.800	14.800	11.800	7.400	5.900	3.000
<b>BLS 2.0 T 175/210 CV</b>	1998		2006-09				
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>BLS 2.8 T V6</b>	2792		2006-09				
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>SRX (I S.) 3.6 V6</b>	3564		2004-08				
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>SRX (I S.) 4.6 V8</b>	4565		2004-08				
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200

## CATERHAM

GRAN BRETAGNA

<b>SUPER SEVEN</b>	1396-1998		1986-06				
	40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
<b>21.1.6/1.8/2.0 16V</b>	1588-1998		1995-01				
	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>SEVEN CSR 200/260</b>	2261		2004-07				
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>SEVEN ROADSPORT</b>	1595		2007-09				
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>SEVEN SV ROADSPORT</b>	1595		2007-09				
	39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>SEVEN SV-R200</b>						
49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
<b>SEVEN CSR</b>						
60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000

## CEIRANO

							ITALIA
<b>150N TORPEDO</b>							1458
78.000	62.500	52.000	41.500	26.000	20.800	10.400	
<b>150S TORPEDO</b>							1458
117.000	94.000	78.000	62.500	39.000	31.000	15.600	

## CHEVROLET

							STATI UNITI
<b>FLEETMASTER STATION WAGON</b>							3538
150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000	
<b>STYLEMASTER/FLEETLINE/MASTER 2/4 P.</b>							3538-3849
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>SPECIAL/150/210/BEL AIR 2/4 PORTE</b>							3538-3849
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>BEL AIR CONVERTIBLE</b>							3538-3849
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>FLEETMASTER CONVERTIBLE</b>							3538-3849
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>STYLEMASTER/FLEETLINE/MASTER COUPÉ</b>							3538-3849
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>STYLELINE/150/210/BEL AIR S.W.</b>							3538-5700
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>SPECIAL/150/210/BEL AIR COUPÉ</b>							3538-3849
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>PARKWOOD/KINGWOOD/NOMAD S.W.</b>							3538-5700
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>150/210/BEL AIR/DEL RAY 2/4 P. 6 C.</b>							3849-5700
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200	

### 150/210/BEL AIR/DEL RAY 2/4 PORTE 3849-5700 1955-60

Col model year '55, la serie top di gamma Bel Air, lanciata nel 1953, entra nel suo periodo d'oro, che durerà un triennio. La nuova linea delle carrozzerie, condivisa con le più economiche serie One-Fifty e Two-Ten, non spicca per originalità, ma rappresenta un riuscito mix tra modernità e sobrietà, esaltato da accattivanti livree bicolore. L'introduzione, finalmente, di un motore V8, più leggero e potente del solito 6 in linea conferisce il prestigio e la grinta che mancavano alle Chevrolet e che valorizzano ancor di più la serie Bel Air.

A+	A	AB	BA	B+	B	C
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000



Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>210/BEL AIR COUPÉ 6 CILINDRI</b>						
48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
<b>210/BEL AIR COUPÉ</b>						
60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>NOMAD</b>						
80.000	64.000	53.500	43.000	26.800	21.400	10.700
<b>BEL AIR CONVERTIBLE</b>						
150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000
<b>BEL AIR COUPÉ IN.</b>						
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>BISCAYNE/IMPALA 2/4 PORTE 6 CIL.</b>						
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>BISCAYNE/IMPALA 2/4 PORTE</b>						
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>IMPALA/BEL AIR COUPÉ 6 CILINDRI</b>						
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>IMPALA/BEL AIR COUPÉ</b>						
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>IMPALA CONVERTIBLE</b>						
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>BISCAYNE/CAPRICE BERL. 2/4 P./S.W.</b>						
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>BISCAYNE/CAPRICE 2/4 P./S.W. BIG B.</b>						
21.800	17.400	14.500	11.600	7.300	5.800	2.900
<b>BISCAYNE/CAPRICE COUPÉ</b>						
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>BISCAYNE/CAPRICE COUPÉ BIG BLOCK</b>						
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>BISCAYNE/CAPRICE COUPÉ BIG BLOCK</b>						
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>IMPALA/BEL AIR/BERL. 2/4 PORTE/S.W.</b>						
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>IMPALA/BEL AIR 2/4 P./S.W. B. BLOCK</b>						
21.800	17.400	14.500	11.600	7.300	5.800	3.000
<b>IMPALA/BEL AIR COUPÉ</b>						
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>IMPALA SS COUPÉ</b>						
60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>IMPALA SS COUPÉ</b>						
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>IMPALA SS COUPÉ</b>						
34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>IMPALA SS COUPÉ</b>						
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>IMPALA CONVERTIBLE</b>						
67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>IMPALA SS CONVERTIBLE</b>						
83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
<b>IMPALA SS CONVERTIBLE</b>						
63.000	50.500	42.000	33.500	21.000	16.800	8.400
<b>IMPALA SS CONVERTIBLE</b>						
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>IMPALA SS CONVERTIBLE</b>						
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>IMPALA/BEL AIR COUPÉ BIG BLOCK</b>						
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>CONVERTIBLE BIG BLOCK</b>						
81.000	65.000	54.000	43.000	27.000	21.600	10.800
<b>BISCAYNE/CAPRICE COUPÉ</b>						
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>IMPALA/BEL AIR COUPÉ</b>						
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>CAPRICE CONVERTIBLE</b>						
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>IMPALA CONVERTIBLE</b>						
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>IMPALA/BEL AIR COUPÉ BIG BLOCK</b>						
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>CONVERTIBLE BIG BLOCK</b>							
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>CORVAIR 2/4 PORTE</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>CORVAIR CONVERTIBLE</b>							
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>CORVAIR TURBO</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>CORVAIR CONV. TURBO</b>							
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>NOVA 2/4 PORTE</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>NOVA 2/4 PORTE V8</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>NOVA SS V8</b>							
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>NOVA SS V8 BIG BLOCK</b>							
	34.000	27.000	22.500	18.000	11.300	9.000	4.600
<b>CHEVELLE 2/4 PORTE</b>							
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>CHEVELLE CONVERTIBLE</b>							
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>CHEVELLE SS 396 Z16</b>							
	255.000	205.000	170.000	135.000	85.000	68.000	34.000
<b>CHEVELLE SS</b>							
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>CHEVELLE SS CONVERTIBLE</b>							
	83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
<b>CHEVELLE SS BIG BLOCK</b>							
	58.500	47.000	39.000	31.000	19.500	15.600	7.800
<b>CHEVELLE SS 454</b>							
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>CHEVELLE SS 454 LS 6</b>							
	113.000	90.000	75.000	60.000	37.500	30.000	15.000
<b>CAPRICE BERLINA/WAGON</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>CAMARO (I S.) COUPÉ 6 CIL.</b>							
	29.300	23.400	19.500	15.600	9.800	7.800	3.900
<b>CAMARO (I S.) CONV. 6 CIL.</b>							
	42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
<b>CAMARO (I S.) Z28</b>							
	130.000	104.000	80.000	68.000	56.000	40.000	24.000

## CAMARO (I S.) COUPÉ 8 CIL.

La capostipite delle Camaro è oggi un'auto da alta collezione, specie negli "States". Nata per contrastare il successo della Ford Mustang, si conquista una sua nicchia di mercato e una schiera di cultori che ancora oggi alimentano le sue vendite. Come sempre avviene per le auto a stelle e strisce, il primo anno di produzione raggiunge quotazioni di mercato straordinarie, a dispetto di prestazioni non all'altezza di quelle di alcune versioni successive.

	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>CAMARO (I S.) CONVERTIBLE 8 CIL.</b>							
	46.500	37.000	31.000	24.800	15.500	12.400	6.200

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>CAMARO (I S.) SS</b>							
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>CAMARO (I S.) SS</b>							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>CAMARO (I S.) SS CONVERTIBLE</b>							
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>CAMARO (I S.) SS CONVERTIBLE</b>							
	80.000	63.500	53.000	42.500	26.500	21.200	10.600
<b>CAMARO (II S.) COUPÉ 6 CIL.</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>CAMARO (II S.) COUPÉ 6 CIL.</b>							
	14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
<b>CAMARO (II S.) COUPÉ</b>							
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>CAMARO (II S.) COUPÉ</b>							
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>CAMARO (II S.) Z28</b>							
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>CAMARO (II S.) Z28 BIG BLOCK</b>							
	42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
<b>CAMARO (III S.) COUPÉ 4 CIL.</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>CAMARO (III S.) COUPÉ 6 CIL.</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>CAMARO (III S.) COUPÉ V8</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>CAMARO (III S.) COUPÉ V8 IROC-Z</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>CAMARO (IV S.) COUPÉ 6 CIL.</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>CAMARO (IV S.) COUPÉ 8 CIL.</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>CAMARO (IV S.) CONV. 6 CIL.</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>CAMARO (IV S.) CONV. 8 CIL.</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>CAMARO (IV S.) Z28</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>CORVETTE (C1)</b>							
	390.000	310.000	260.000	210.000	130.000	104.000	52.000
<b>CORVETTE (C1)</b>							
	150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000
<b>CORVETTE (C1)</b>							
	165.000	130.000	110.000	88.000	55.000	44.000	22.000
<b>CORVETTE (C1)</b>							
	135.000	108.000	90.000	72.000	45.000	36.000	18.000
<b>CORVETTE (C1)</b>							
	120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
<b>CORVETTE (C1)</b>							
	105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000
<b>CORVETTE (C1) IN.</b>							
	180.000	145.000	120.000	96.000	60.000	48.000	24.000
<b>CORVETTE (C1) IN.</b>							
	165.000	130.000	110.000	88.000	55.000	44.000	22.000
<b>CORVETTE (C2) CONV. BIG BLOCK</b>							
	190.000	150.000	125.000	100.000	62.500	50.000	25.000
<b>CORVETTE (C2) CONVERTIBLE</b>							
	112.000	91.000	70.000	59.500	49.000	35.000	21.000
<b>CORVETTE (C2) CONVERTIBLE</b>							
	96.000	78.000	60.000	51.000	42.000	30.000	18.000



# CHEVROLET

Modello cm³ anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C
----	---	----	----	----	---	---

## CORVETTE (C2) COUPÉ SPLIT WINDOW 5359 1963

La nuova Corvette di seconda generazione (chiamata C2) deriva da un prototipo, la Sting Ray, che aveva riscosso consensi unanimi nel 1959. La C2 è nettamente differente dalla C1, soprattutto nella versione coupé fastback, riconoscibile nell'edizione 1963 per il lunotto posteriore diviso in due parti (split window), che viene abbandonato quasi subito nel model year 1964. La C2 si avvantaggia di una nuova sospensione posteriore a ruote indipendenti. Il motore di maggior prestigio è quello da 360 CV (che diventeranno 375 nel 1964). La seconda generazione delle Corvette rimane in listino fino al 1967.

160.000	130.000	100.000	85.000	70.000	50.000	30.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------



Modello	cm³	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>CORVETTE (C2) COUPÉ SPLIT W. IN.</b>	5359	1963	240.000	195.000	150.000	130.000	105.000	75.000	45.000
<b>CORVETTE (C2) CONV IN.</b>	5359	1963	190.000	155.000	120.000	102.000	84.000	60.000	36.000
<b>CORVETTE (C2) COUPÉ</b>	5359	1964	80.000	65.000	50.000	42.500	35.000	25.000	15.000
<b>CORVETTE (C2) COUPÉ BIG BLOCK</b>	6489-6997	1965-67	165.000	130.000	110.000	88.000	55.000	44.000	22.000
<b>CORVETTE (C2) COUPÉ IN.</b>	5359	1963-65	225.000	180.000	150.000	120.000	75.000	60.000	30.000
<b>CORVETTE (C3) CONV.</b>	5359-5733	1968-72	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>CORVETTE (C3) CONV.</b>	5359-7440	1973-75	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>CORVETTE (C3) CONV. BIG BLOCK</b>	6997-7440	1968-72	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>CORVETTE (C3) COUPÉ</b>	5359-5733	1968-72	48.000	39.000	30.000	25.500	21.000	15.000	9.000
<b>CORVETTE (C3) COUPÉ</b>	5733-7440	1973-78	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>CORVETTE (C3) COUPÉ</b>	5733-7440	1979-82	34.000	27.000	22.500	18.000	11.300	9.000	4.500
<b>CORVETTE (C3) COUPÉ BIG BLOCK</b>	6997-7440	1968-72	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>CORVETTE (C4) CONV.</b>	5733	1986-90	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>CORVETTE (C4) CONV.</b>	5733	1991-96	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>CORVETTE (C4) COUPÉ</b>	5733	1984	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>CORVETTE (C4) COUPÉ</b>	5733	1985-90	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>CORVETTE (C4) COUPÉ</b>	5733	1991-96	28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
<b>CORVETTE (C4) ZR1</b>	5731	1990-95	49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
<b>CORVETTE (C5) CONV. 50° ANNIV.</b>	5666	2002-04	49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
<b>CORVETTE (C5) CONVERTIBLE</b>	5666	1997-04	42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
<b>CORVETTE (C5) COUPÉ</b>	5666	1998-04	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>CORVETTE (C5) COUPÉ 50° ANNIV.</b>	5666	2002-04	42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600

Modello cm³ anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C
----	---	----	----	----	---	---

<b>CORVETTE (C6) COUPÉ</b>	5967-6162	2004-10	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>CORVETTE (C6) CONVERTIBLE</b>	5967-6162	2005-13	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>CORVETTE (C6) Z06</b>	7011	2005-13	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>CORVETTE (C6) ZR1</b>	6162	2008-13	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>BLAZER (S-10)/GMC JIMMY (II S.)</b>	2833-4300	1994-05	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>BLAZER K/GMC YUKON</b>	5733	1992-94	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>BLAZER K/GMC YUKON (DIESEL)</b>	6466	1994	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>BLAZER S-10/GMC JIMMY</b>	2833-4298	1982-93	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>BLAZER V/GMC JIMMY V</b>	5012-5733	1987-91	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>BLAZER V/GMC JIMMY V (DIESEL)</b>	6217	1987-91	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>BLAZER/GMC JIMMY</b>	4093-5733	1969-73	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>BLAZER/GMC JIMMY DIESEL (II S.)</b>	6217	1982-86	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>BLAZER/GMC JIMMY (II S.)</b>	4093-5733	1974-86	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>TAHOE/GMC YUKON</b>	5733	1995-99	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>TAHOE/GMC YUKON (DIESEL)</b>	6466	1995-99	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>TAHOE/GMC YUKON (II S.)</b>	4806-5967	1999-06	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>TRANS SPORT 3.4 V6/AWD</b>	3350	1998-05	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>TRAILBLAZER</b>	4157-5327	2000-06	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800

## CHRYSLER

STATI UNITI

<b>VISION</b>	3518	1993-99	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>NEON 1.8/2.0 16V</b>	1796-1996	1995-01	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>SEBRING (II S.) CONVERTIBLE</b>	1996-2736	2001-08	6.500	5.200	4.300	3.400	2.200	1.700	900
<b>STRATUS</b>	1996-2497	1995-01	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400
<b>STRATUS CONVERTIBLE 2.0 16V</b>	1996	1996-01	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>STRATUS CONVERTIBLE 2.5 V6 24V</b>	2497	1996-01	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>PT CRUISER</b>	1598-2429	1999-08	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>PT CRUISER CABRIOLET</b>	1598-2429	2004-08	5.700	4.600	3.800	3.000	1.900	1.500	800
<b>VOYAGER 3.0 V6 (I S.)</b>	2972	1988-90	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400
<b>GRAND VOYAGER 3.0 V6 (I S.)</b>	2972	1988-90	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400
<b>VOYAGER 3.0/3.3 V6 (II S.)</b>	2972-3301	1991-95	3.600	2.900	2.400	1.900	1.200	1.000	500
<b>GRAND VOYAGER 3.0/3.3 V6 (II S.)</b>	2972-3301	1991-95	3.600	2.900	2.400	1.900	1.200	1.000	500
<b>VOYAGER 2.5 TD SE/LE (II S.)</b>	2499	1991-96	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>GRAND VOYAGER 2.5 TD SE/LE (II S.)</b>							2499   1991-96
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>VOYAGER 3.3/3.8 V6 (III S.)</b>							3301-3778   1996-00
	4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
<b>GRAND VOYAGER 3.3/3.8 V6 (III S.)</b>							3301-3778   1996-00
	4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
<b>VOYAGER 3.3/3.8 V6 (IV S.)</b>							3301-3778   2001-08
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>GRAND VOYAGER 3.3/3.8 V6 (IV S.)</b>							3301-3778   2001-08
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>GRAND VOYAGER (V.S.) 3.8 V6</b>							3778   2009-10
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>300 M 3.5 V6</b>							3518   1998-05
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>300 C 3.5 V6 24V</b>							3518   2005-10
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>300 C 3.5 V6 24V AWD SW</b>							3518   2005-10
	5.700	4.600	3.800	3.000	1.900	1.500	800
<b>300 C 5.7 V8</b>							5654   2003-10
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>300 C 5.7 V8 HEMI AWD SW</b>							5654   2003-10
	5.700	4.600	3.800	3.000	1.900	1.500	800
<b>300 C 6.1 V8 HEMI SW SRT-8</b>							6063   2006-10
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>CROSSFIRE</b>							3199   2002-08
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>CROSSFIRE ROADSTER</b>							3199   2004-08
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>ROYAL/WINDSOR/NEW YORKER 2/4 P.</b>							4095-5798   1946-56
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>NEWPORT CONVERTIBLE</b>							4095-5798   1946-56
	113.000	90.000	75.000	60.000	37.500	30.000	15.000
<b>NEW YORKER CONVERTIBLE</b>							4095-5798   1946-56
	113.000	90.000	75.000	60.000	37.500	30.000	15.000
<b>TOWN &amp; COUNTRY BERLINA</b>							5290   1946-48
	165.000	135.000	111.000	89.000	55.500	44.500	22.200
<b>TOWN &amp; COUNTRY CONVERTIBLE</b>							5290   1946-48
	335.000	265.000	220.000	180.000	111.000	89.000	44.500

## TOWN & COUNTRY CONVERTIBLE

5290 | 1949

Le Town&Country sono tra i modelli più prestigiosi del dopoguerra nell'ambito delle auto da collezione americane. Le più quotate sono le cabriolet, naturalmente, seguite dalle "woody" station wagon. Le cabrio in particolare raggiungono quotazioni elevatissime, nel caso degli esemplari restaurati professionalmente. Non ci sono sostanziali differenze tra un'annata e l'altra, se non nei dettagli stilistici e nella dotazione. In Europa sono molto rare.

250.000	200.000	165.000	135.000	83.000	66.500	33.500
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>ROYAL STATION WAGON</b>							4095   1949-50
	125.000	100.000	83.000	66.500	41.500	33.500	16.700
<b>300 B/C/D/E/F/G/C300 COUPÉ</b>							5421-6764   1955-61
	200.000	160.000	135.000	107.000	66.500	53.500	26.700

## 300 C/D/E/F/G CONVERTIBLE

6420-6764 | 1957-61

La serie 300, lanciata nel settembre del 1954, rappresenta la declinazione più sportiva della gamma Chrysler. A partire dal 1956 e fino al 1965 ogni model year è distinto da una lettera progressiva (300 B, C, D, E, F, G, H, J, K e L). La 300 G, 1961, è particolarmente apprezzata, sintesi tra stile, confort e prestazioni, garantite dal poderoso V8 di 6,7 litri da 375 CV. Tanta esuberanza aveva un solo limite, l'impianto frenante, sottodimensionato per una vettura che sfiorava le due tonnellate e che poteva raggiungere i 240 km/h. Due le versioni proposte: hardtop coupé e convertibile, prodotte rispettivamente in 1280 e 337 esemplari.

385.000	305.000	255.000	205.000	130.000	102.000	51.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------



<b>NEWPORT/NEW YORKER/TOWN &amp; C. 4P./SW</b>							5798-6764   1957-61
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>NEWPORT CONVERTIBLE</b>							5798-6764   1957-61
	150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000
<b>NEW YORKER CONVERTIBLE</b>							5798-6764   1957-61
	150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000
<b>WINDSOR/SARATOGA 4P./S.W.</b>							5798-6764   1957-61
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>NEW YORKER/WINDSOR/SARATOGA COUPÉ</b>							5798-6764   1957-61
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>NEWPORT/NEW YORKER/TOWN &amp; C. 4P./SW</b>							5913-7210   1962-74
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>NEW YORKER/WINDSOR/SARATOGA COUPÉ</b>							5798-7210   1962-74
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>NEWPORT CONVERTIBLE</b>							6273-7210   1962-70
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>300 4 PORTE</b>							5913-7210   1962-64
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>300 H/J/K/L</b>							6764   1962-65
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>300 COUPÉ</b>							5798-7210   1962-74
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>300 CONVERTIBLE</b>							6273-7210   1962-70
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>300 H/K/L CONVERTIBLE</b>							6764   1962-65
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>300 HURST COUPÉ</b>							7210   1970
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>TOWN AND COUNTRY CONVERTIBLE</b>							2211   1983-85
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

## CISITALIA

ITALIA

Nell'immediato dopoguerra Piero Dusio e Piero Taruffi hanno l'idea di costruire una piccola sportiva con gruppi meccanici di derivazione Fiat con cui tornare alle competizioni. Con la collaborazione tecnica di Dante Giacosa e Giovanni Savonuzzi nasce nel 1946 la D46, prima di tutte le Cisitalia (sigla che sta per Compagnia Industriale Sportiva Italiana). Negli anni successivi, mentre in gara le Cisitalia figurano benissimo e la 202 lascia il mondo a bocca aperta per le sue forme, Dusio ottiene la collaborazione di Ferry Porsche, Rudolf Hruska e Carlo Abarth per sviluppare una Gran Premio 1500. Nel 1949 i conti sono però in profondo rosso: la Cisitalia chiede il concordato preventivo mentre Dusio tenta di rilanciarla in Argentina con il nome di Autoar. Viceversa in Italia, tra il 1953 e il 1963, una diversa società, la Cisitalia Autocostruzioni, cerca senza clamore di sfruttare i successi del recente passato elaborando con interventi tutto sommato trascurabili modelli di grande diffusione.

### 202 BERLINETTA

1089 | 1947-52

La meccanica viene sviluppata da Dante Giacosa, mentre il design nasce dalle intuizioni di Giovanni Savonuzzi, Alfredo Vignale e Pinin Farina. Viene presentata nel 1947 alla Triennale di Milano e nello stesso anno vince il concorso d'eleganza di Villa d'Este; nel 1951 entra MoMa di New York, divenendo la prima automobile al mondo a essere esposta permanentemente nel prestigioso museo d'arte moderna. La meccanica deriva dalla produzione Fiat: motore e freni provengono dalla 1100, mentre sterzo e avantreno sono prelevati dalla Topolino. Il telaio è un traliccio tubolare; la carrozzeria viene costruita in alluminio.

740.000	630.000	550.000	440.000	330.000	220.000	110.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
202 CABRIOLET						
570.000	485.000	420.000	335.000	250.000	170.000	84.000
202 SMM SPYDER NUVOLARI						
1.200.000	1.000.000	900.000	720.000	540.000	360.000	180.000
303 DF						
90.000	76.000	66.500	53.000	40.000	26.600	13.300
750 GT/850 GT						
16.200	13.800	12.000	9.600	7.200	4.800	2.400

## CITROËN

FRANCIA

André Citroën, industriale meccanico, realizza la sua prima automobile nel 1919. Il marchio si impone per la sua costruzione raffinata, il cui simbolo è l'ingranaggio con dentatura a V, il "double chevron" del logo. Tra i suoi stabilimenti fuori Francia si ricorda quello milanese del Portello, che André Citroën acquista da Nicola Romeo. La 8 CV Traction Avant del 1934 è la prima vettura a trazione anteriore costruita in grande serie. All'inizio del 1935 la Michelin rileva la Citroën e nel luglio dello stesso anno si spegne André. La soluzione "tutto avanti" viene ripresa per una vettura popolare "in grado di trasportare un contadino e 50 kg di patate" su strade sconnesse: la 2 CV, derivata da uno studio preliminare di Le Corbusier e industrializzata da Flaminio Bertoni. Bertoni è anche l'artefice della linea della rivoluzionaria DS del 1955, berlina con un'aerodinamicissima linea a due volumi e sospensioni idropneumatiche. Sempre nel 1955 entra nel capitale della Panhard, iniziando una fusione che termina da lì a poco. Alla fine degli anni Sessanta la Citroën assorbe la Maserati. Erede della DS è l'altrettanto anticonformista CX, che nel 1974 ne riprende l'impostazione tecnica e la linea. In quell'anno dall'unione con Peugeot sorge il gruppo PSA.

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
C/C2/C3 5 HP TORPÉDO 2/3 POSTI						
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

B14 BERLINA/LIMOUSINE			1539	1926-28		
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
B14 TORPÉDO			1539	1926-28		
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
C4 TORPÉDO			1628	1928-32		
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
C6 BERLINA/LIMOUSINE			2442-2650	1928-32		
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
8A/10A/15A ROSALIE BERLINA			1452-2650	1932-38		
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
7 A TRACTION AVANT			1303	1934		
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
7 B TRACTION AVANT			1529	1934		
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
7 S TRACTION AVANT			1911	1934		
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
7 C TRACTION AVANT			1628	1934-39		
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
7 CE TRACTION AVANT			1628	1939-40		
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
7 FAUX-CABRIOLET (TUTTE LE VER.)			1529-1911	1934-38		
130.000	104.000	87.000	69.500	43.500	35.000	17.400
7 CABRIOLET (TUTTE LE VERSIONI)			1303-1628	1934-39		
130.000	102.000	85.000	68.000	42.500	34.000	17.000
11 A TRACTION AVANT			1911	1934-37		
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
11 AL TRACTION AVANT			1911	1934-37		
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
11 L TRACTION AVANT			1911	1934-37		
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
11 FAUX-CABRIOLET (TUTTE LE VER.)			1911	1935-38		
123.000	98.000	82.000	65.500	41.000	33.000	16.400
11 CABRIOLET (TUTTE LE VERSIONI)			1911	1934-39		
120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
11 B TRACTION AVANT			1911	1937-39		
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
11 BL TRACTION AVANT			1911	1937-45		
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
11 C TRACTION AVANT			1911	1938-40		
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
15 SIX			2867	1938-45		
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
15 SIX CABRIOLET			2867	1939		
270.000	215.000	180.000	145.000	90.000	72.000	36.000
15 SIX			2867	1946-56		
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
15 SIX H (HYDROPNEUMATIQUE)			2867	1954-55		
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000

Per ordini e chiarimenti sui prodotti di vendita diretta (volumi e raccoglitori)

# ED EditorialeDomus

puoi contattare il servizio clienti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

[uf.vendite@edidomus.it](mailto:uf.vendite@edidomus.it)

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**11 B NORMALE**

1911 | 1946-57

La prima trazione anteriore della marca, per giunta con scocca portante, carrozzeria aerodinamica e sospensioni anteriori a barre di torsione. Tutto questo nella prima metà degli anni 30. Un biglietto da visita niente male per l'ultimo modello della marca presentato con André Citroën in vita. Nata 7CV (fiscali) con motore di 1,3 litri, dopo un anno la Traction si evolve nella versione 11 CV, che oltre ad avere 46 CV invece di 32 ha pure il passo lungo. Tipica vettura dei noir francesi, è un autentico pezzo di storia dell'automobile.

21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**11 BL LÉGÈRE**

1911 | 1948-57

22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**2 CV**

375-425 | 1948-60

Ben 42 anni di carriera bastano a definire le qualità di questa autentica icona: sviluppata prima della guerra, costruita solo dopo e rimasta sempre fedele alla sua essenzialità, è una piccola molto fruibile nell'uso quotidiano malgrado una potenza limitatissima, che fa preferire le versioni con motore 602 cc a quelle di 425-435 cc per via della maggiore coppia. Assetto morbidissimo e ampia capote in tela sono costanti di tutte le versioni. Bassi i consumi, limitati i costi di manutenzione, sempre che non ci sia da intervenire sui freni anteriori, entrobordo.

20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>2 CV</b>						425-602	1961-70
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>2 CV AZAM/3 CV</b>						425-602	1962-67
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>2 CV4</b>						435	1970-78
	8.000	6.400	5.300	4.200	2.700	2.100	1.100
<b>2 CV6/CLUB</b>						602	1970-90
	8.700	7.000	5.800	4.600	2.900	2.300	1.200
<b>2 CV6 SPÉCIAL</b>						602	1976-90
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>2 CV SPOT</b>						435-602	1976
	10.800	8.600	7.200	5.800	3.600	2.900	1.400
<b>2 CV6 CHARLESTON/DOLLY</b>						602	1980-90
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>2 CV PERRIER/007/COCORICO</b>						602	1981-89
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>2 CV TRANSAT/France 3</b>						602	1983-84
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>2 CV SAHARA (BIMOTORE 425X2)</b>						850	1958-66
	88.000	71.500	55.000	47.000	38.500	27.500	16.500
<b>DS 19</b>						1911	1955-62
	31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
<b>DS 19 PRESTIGE</b>						1911	1959-62
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000

**DS 19**

1911 | 1963-67

Il capolavoro di Flaminio Bertoni sconvolge, al suo apparire, al Salone di Parigi. Raccoglie 750 ordinazioni la prima ora, 12.000 il primo giorno e 80.000 a fine rassegna. Oltre a uno stile tuttora insuperato e inimitato - dentro non meno che fuori - vanta soluzioni innovative e raffinate: sospensioni idropneumatiche autolivellanti, frizione automatica, servofreno, servosterzo, costruzione mista con padiglione in materiali plastici. Un modo per distinguersi ancor oggi: non c'è raduno in cui una DS non si faccia notare e non suscitasse interesse e ammirazione.

28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>DS 19 PRESTIGE</b>						1911	1963-67
	73.500	59.000	49.000	39.000	24.500	19.600	9.800
<b>DS 21 PRESTIGE</b>						2175	1963-67
	73.500	59.000	49.000	39.000	24.500	19.600	9.800
<b>DS 19</b>						1985	1967-68
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>DS 20</b>						1911-1985	1968-75
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>DS 20 PALLAS</b>						1985	1968-75
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>DS PRESTIGE (TUTTI I TIPI)</b>						1985-2347	1968-75
	69.000	55.000	46.000	37.000	23.000	18.400	9.200
<b>DS 20 BREAK (TUTTI I TIPI)</b>						1911-1985	1968-75
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>DS 21</b>						2175	1965-72
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>DS 21 PALLAS</b>						2175	1965-72
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>DS 21 I.E.</b>						2175	1969-72
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>DS 21 I.E. PALLAS</b>						2175	1969-72
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>DS 23</b>						2341	1972-75
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>DS 23 PALLAS</b>						2341	1972-75
	28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
<b>DS 23 I.E.</b>						2341	1972-75
	28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
<b>DS 23 I.E. PALLAS</b>						2341	1972-75
	31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>DS 23 BREAK (TUTTI I TIPI)</b>							
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>DLUXE</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>DSPÉCIAL</b>							
	14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
<b>DSUPER</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>DSUPER 5</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000

## DS/ID CABRIOLET USINE

1911-2175 | 1960-71

Che sia monofaro o bifaro, quindi anteriore o posteriore l'anno modello 1968, poco importa: è una delle decappottabili più charmant mai esistite, e insieme più spaziose (anche per chi siede dietro) e confortevoli. La costruiva, per conto della Casa madre, il carrozziere Henri Chapron di Parigi. A differenza di berlina, Break e Familiare (che scavallarono la metà degli anni 70) la Cabriolet ha una carriera più corta: undici anni e due sole versioni, la DS 19 e la DS 21, replicate in poco più di 1300 esemplari. Un oggetto decisamente esclusivo.

245.000	205.000	180.000	145.000	108.000	72.000	N.D.
---------	---------	---------	---------	---------	--------	------



<b>ID 19</b>							
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>ID 19 BREAK/FAMILIALE</b>							
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>ID 19 B</b>							
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>ID 19/20/21 BREAK/FAMILIALE</b>							
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>ID 20</b>							
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>ID 21 BREAK/FAMILIALE</b>							
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>AMI 6</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>AMI 6 BREAK</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>AMI 8</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>AMI 8 BREAK</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>AMI SUPER BERLINA/BREAK</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## DYANE

425 | 1967-68

Disegnata dal progettista Panhard Louis Bionier e nata per contrastare la concorrenza della Renault 4 con un modello meno spartano della 2 CV, ma con la stessa meccanica, la Dyane viene affiancata a quest'ultima, con l'intenzione di sostituirla a medio termine. Ciò non avverrà mai; anzi sarà la 2 CV a sopravvivere. Sebbene abbia avuto un certo successo commerciale, il ruolo di erede mancata della 2 CV ha sempre pesato sul valore della Dyane. La prima serie, prodotta nel biennio 1967-68, ha comunque una valenza storica di rilievo.

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>DYANE 4/6</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>MEHARI</b>							
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>MEHARI 4X4</b>							
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000

## SM CARBURATORI/INIEZIONE

2670 | 1970-75

L'idea di una lussuosa granturismo, nata in Citroën alla fine degli anni 50, si concretizza solo nel 1970. Ciò grazie all'acquisizione del pacchetto di maggioranza della Maserati, avvenuta due anni prima. Dotata di un V6 Maserati di 2,7 litri progettato ad hoc, con potenza di 170 CV (nella versione d'esordio a carburatori), la SM, come la DS, mostra un frontale slanciato e aerodinamico e una coda compatta, ma con forme ancora più originali. Complessa e impegnativa nella manutenzione, non ha il successo sperato, ma oggi è piuttosto ricercata.

45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>GS BERLINA</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>GS BREAK</b>							1015-1222   1971-79
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>GS BIROTOR (WANKEL 995X2)</b>							1990   1974-75
20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700	
<b>CX (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1985-2347   1974-82
7.100	5.600	4.700	3.800	2.400	1.900	900	
<b>CX 20/22</b>							1995-2165   1982-89
6.300	5.000	4.200	3.400	2.100	1.700	800	
<b>CX 2400 PRESTIGE</b>							2347   1976-83
14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900	
<b>CX 2400 GTI</b>							2347   1977-82
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>CX 25 PRESTIGE</b>							2500   1983-85
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>CX 25 GTI</b>							2500   1983-85
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>CX 25 TURBO GTI</b>							2500   1984-87
15.800	12.600	10.500	8.400	5.300	4.200	2.100	
<b>CX 25 RI/TRI/GTI</b>							2500   1986-89
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>CX 25 TURBO PRESTIGE</b>							2500   1986-87
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>CX 25 TURBO 2 GTI/PRESTIGE</b>							2500   1987-89
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>CX 2200 D/2500 D</b>							2175-2500   1975-89
4.100	3.200	2.700	2.200	1.400	1.100	500	
<b>CX 25 TRD/TURBO TRD/TURBO 2</b>							2500   1983-90
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>CX D LIMOUSINE</b>							2500   1979-84
5.700	4.600	3.800	3.000	1.900	1.500	800	
<b>CX LIMOUSINE D TURBO/TURBO 2</b>							2500   1983-89
7.400	5.900	4.900	3.900	2.500	2.000	1.000	
<b>CX BREAK (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1985-2347   1975-82
7.100	5.600	4.700	3.800	2.400	1.900	900	
<b>CX 20/22 BREAK (TUTTE LE VER.)</b>							1995-2165   1982-91
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>CX 2200 D BREAK/2500 D BREAK</b>							2175-2500   1975-86
4.100	3.200	2.700	2.200	1.400	1.100	500	
<b>CX 25 BREAK RD/TRD TURBO/TURBO 2</b>							2500   1983-91
4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600	
<b>LN/LNA</b>							652-1124   1976-86
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>AXEL/OLTCIT</b>							652-1299   1981-92
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>VISA 650/1000/1100</b>							652-1124   1978-89
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>VISA SUPER X/14/GT</b>							1219-1360   1979-89
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>VISA GTI</b>							1580   1984-89
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>VISA 17 D/RD</b>							1769   1984-89
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>VISA RALLYE/CHRONO</b>							1360   1982-83
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>VISA 4X4 MILLES PISTES</b>							1361   1984-86
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>VISA DECAPOTABLE</b>							1124   1983-85
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>GSA BERLINA</b>							1130-1301   1979-86
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>GSA BREAK</b>							1130-1301   1979-86
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>BX (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1124-1905   1982-94
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>BX BREAK (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1360-1905   1985-92
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300	
<b>BX 19 TRS BERLINA/BREAK</b>							1905   1986-89
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>BX GT/DIGIT/GTI</b>							1905   1983-92
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>BX 16 GTI</b>							1580   1989-92
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>BX 19 GTI 16V</b>							1905   1987-91
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>BX 19 4X4</b>							1905   1988-92
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>BX 19 4X4 BREAK</b>							1905   1988-92
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>BX 19 D (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1768-1905   1983-92
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200	
<b>BX 19 D BREAK (TUTTE LE VER.)</b>							1905   1985-94
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>BX TRD/TGD/TZD TURBO</b>							1769   1985-94
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>BX TRD/TGD/TZD TURBO BREAK</b>							1769   1988-94
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300	
<b>BX 19 D 4X4</b>							1905   1990-92
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>BX 19 D 4X4 BREAK</b>							1905   1990-92
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	

**BX 4 TC** 2141 | 1985-86

Si tratta della versione più esclusiva della BX. Progettata dal reparto corse della Casa per gareggiare nel Campionato Mondiale Rally come vettura a trazione integrale del Gruppo B, viene prodotta, secondo il regolamento, in una serie stradale di 200 esemplari. Monta un 4 cilindri in linea turbo di 2141 cc con potenza di 200 CV e, rispetto alle altre BX, mostra un maggiore sbalzo anteriore, il cofano motore con una vistosa gobba, i parafranghi allargati e un alettone posteriore. Non è facile trovarla, ma vale la pena cercarla.

60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>AX (TUTTE LE VERSIONI)</b>							954-1360   1986-99
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>AX 1.4 4X4</b>							1360   1991-97
2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400	
<b>AX 14 D (TUTTE LE VER.)</b>							1360-1527   1988-97
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200	



Modello	cm <sup>3</sup>		anni			
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

**AX SPORT**

1294 | 1987-93

Una delle cifre tecniche degli anni 80 è la riduzione del peso. La AX, che mediamente fa segnare appena 7 quintali alla bilancia, è la base ideale per un tuning d'autore curato da Danielson, già autore della BX Sport: 95 cavalli, 186 orari e 9,2 secondi nello 0-100. Dovrebbe essere una piccola produzione: 5000 pezzi giusto per ottenere l'omologazione in Gruppo N. In realtà il mercato ha sete di "piccole bombe" e questa sportivetta in livrea rigorosamente bianca piace. Divertente e agilissima, è un oggetto ora nel mirino dei collezionisti più giovani.

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>AX GT/GTI</b>	1360	1988-96				
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>XM 2.0/2.0 INJECTION/2.0 TURBO CT</b>	1998	1989-00				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>XM 3.0 I V6/V6 24V</b>	2946-2975	1989-00				
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>XM D12/TURBO D12/2.5 TD</b>	2088-2446	1990-01				
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>XM 2.0I/2.0 TURBO CT BREAK</b>	1998	1992-99				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>XM 3.0 I V6/V6 24V BREAK</b>	2946-2975	1991-00				
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>XM D12/TURBO D12/2.5 TD BREAK</b>	2088-2446	1992-99				
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>ZX (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1124-1905	1991-98				
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>ZX 2.0 16V</b>	1998	1992-97				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>ZX BREAK (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1124-1761	1993-98				
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>ZX D/TD (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1905	1992-98				
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>ZX D/TD BREAK (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1905	1993-98				
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>XANTIA 1.6/1.8/2.0</b>	1580-1998	1993-01				
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>XANTIA 3.0 V6</b>	2946	1996-00				
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>XANTIA D/TD/HDI</b>	1905-2088	1993-01				
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>XANTIA 1.6/1.8/2.0 BREAK</b>	1761-1998	1995-01				
2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>XANTIA 3.0 V6 BREAK</b>	2946	1996-00				
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>XANTIA D/TD/HDI BREAK</b>	1905-2088	1995-01				
2.400	1.900	1.600	1.300	800	600	300
<b>EVASION TD/HDI</b>	1905-2088	1995-02				
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>EVASION 2.0/2.0 TURBO CT</b>	1997-1998	1994-02				
2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300

Modello	cm <sup>3</sup>		anni			
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>BERLINGO 1.4 (I.S.)</b>	1360	1996-08				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>BERLINGO 1.6 16V (I.S.)</b>	1587	2000-08				
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>BERLINGO 1.8 (I.S.)</b>	1761	1997-00				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>SAXO (TUTTE LE VERSIONI)</b>	954-1587	1996-04				
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>SAXO D (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1527	1996-04				
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>SAXO VTS/(II S.)</b>	1587	1996-04				
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>XSARA 1.4/1.6/1.8</b>	1360-1761	1997-04				
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>XSARA 1.6 16V/1.8 16V</b>	1587-1761	1997-05				
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>XSARA 2.0 16V BREAK</b>	1997-1998	1999-03				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>XSARA PICASSO (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1587-1997	1999-10				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>XSARA COUPÉ 1.4/1.6</b>	1360-1587	1998-04				
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>XSARA COUPÉ 1.6 16V/1.8 16V</b>	1587-1761	1998-04				
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>XSARA COUPÉ 2.0 16V/VTS</b>	1998	1998-04				
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>C5 3.0 V6 24 V (I/II S.)</b>	2946	2001-07				
2.100	1.700	1.400	1.100	700	600	300
<b>C5 3.0 V6 24V BREAK (I/II S.)</b>	2946	2001-07				
2.400	1.900	1.600	1.300	800	600	300
<b>C8 3.0 V6 24V</b>	2946	2002-05				
3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>C3 PLURIEL</b>	1360-1587	2003-10				
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>C2 1.6 16V 125 CV</b>	1587	2004-10				
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>C4 (I.S.) 2.0I 16V (177 CV) COUPÉ</b>	1997	2004-07				
2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>C6 3.0 V6</b>	2946	2006-09				
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>H/HY</b>	1628-1911	1948-81				
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>H/HY DIESEL</b>	1621-1946	1961-81				
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000

**CIZETA**

ITALIA

<b>V16T</b>	5995	1993-94				
300.000	255.000	220.000	180.000	135.000	89.000	44.500

**DAEWOO**

COREA DEL SUD

<b>ESPERO</b>	1498-1998	1990-99				
900	700	600	500	300	200	100
<b>NEXIA (TUTTE LE VER.)</b>	1498	1995-01				
900	700	600	500	300	200	100
<b>LANOS 1.3I/1.5I/1.6I</b>	1349-1598	1997-05				
800	600	500	400	300	200	100
<b>NUBIRA 1.6I 16V BERLINA/S.W.</b>	1598	1997-03				
800	600	500	400	300	200	100
<b>NUBIRA 1.8I/2.0I 16V BERLINA/S.W.</b>	1998	1997-03				
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>MATIZ 800I</b>	796	1998-05				
1.200	1.000	800	600	400	300	200

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
Valore per categoria di stato d'uso									
<b>DAF</b>	OLANDA								
<b>600/750 DAFFODIL</b>	590-746	1958-68	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>44</b>	844	1966-70	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>55</b>	1108	1967-70	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>55 COUPÉ</b>	1108	1968-70	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800

**33** 746 | 1968-70

Risultato di un moderato aggiornamento estetico rispetto alla precedente Daffodil, la 33 non presenta modifiche tecniche di rilievo. La sua peculiarità rimane la trasmissione Variomatic a variatore continuo, fiore all'occhiello, fin dalle origini, dei modelli Daf. Nonostante l'affiancamento con la più moderna 44, lanciata nel 1966, la 33 rimarrà in produzione con successo fino al 1974. Questa originale utilitaria riscuote un certo consenso pure in Italia, e oggi merita senz'altro l'attenzione dei collezionisti.

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



**DAIHATSU** GIAPPONE

<b>TAFT F10</b>	958	1975-78	7.100	5.600	4.700	3.800	2.400	1.900	900
<b>TAFT F20</b>	1587	1976-84	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>FEROZA</b>	1590	1988-99	3.200	2.500	2.100	1.700	1.100	800	400
<b>ROCKY/D/TD</b>	1998-2765	1984-00	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400
<b>CHARADE 1.0 TURBO GT TI</b>	993	1992-96	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>CHARADE 1.3 4WD</b>	1296	1992-93	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>TERIOS</b>	1296-1495	1997-06	3.900	3.100	2.600	2.100	1.300	1.000	500
<b>SIRION I.S.</b>	989-1298	1998-05	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>YRV</b>	989-1258	2000-05	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>COPEN</b>	659-1298	2004-10	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
Valore per categoria di stato d'uso									

**DAIMLER** GRAN BRETAGNA

Gottlieb Daimler era un ingegnere tedesco, ma in Europa ci sono diverse Case che citano il suo nome nella ragione sociale. La più famosa è quella inglese, nata dall'azienda fondata nel 1895 da Harry J. Lawson dopo aver acquisito la licenza per la produzione di veicoli Daimler. Già nel 1904 la Casa inglese diventa tecnicamente autonoma; negli anni Trenta aggiunge il reparto carrozzerie e inizia la produzione di veicoli industriali. Nel 1926 la prima berlina V12 introduce il nome Double Six, usato fino ai giorni nostri; del 1936 è la volta della Straight Eight con motore a otto cilindri in linea. Di fine anni Cinquanta sono la berlina Majestic (altro nome che ricorre nella storia) e la leggera spider V8 con carrozzeria in vetroresina, la SP 250 Dart. Nel 1960 passa sotto il controllo della Jaguar, e i modelli successivi saranno tutti su base della Casa di Coventry. Le differenze principali staranno nella calandra e nella maggior cura degli interni delle Daimler, con pelli e legni pregiati. Il marchio non è più utilizzato dal 2008, quando la Jaguar è stata assorbita dall'indiana Tata Motors.

<b>DOUBLE SIX LIMOUSINE</b>	3744-7136	1927-35	220.000	180.000	150.000	118.000	74.000	59.000	29.600
<b>STRAIGHT EIGHT LIMOUSINE</b>	3960	1936-40	100.000	80.000	66.500	53.000	33.500	26.600	13.300
<b>DB 18 CABRIOLET</b>	2522	1945-53	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>DB 18 CONSORT LIMOUSINE</b>	2522	1945-53	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>DB 18 EMPRESS BERLINA</b>	3468	1945-53	40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
<b>DB18 (2 1/2 LITRE) BERLINA</b>	2522	1938-40	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>DF EMPRESS II LIMOUSINE</b>	3468	1951-54	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>DF EMPRESS II LIMOUSINE</b>	3468	1954-57	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>DF REGENCY II LIMOUSINE</b>	3468	1954-57	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>DF REGENCY LIMOUSINE</b>	2952	1951-54	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>DF SPORTSMAN BERLINA</b>	2952	1951-54	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>DF/DK LIMOUSINE</b>	4617	1954-58	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>DF/DK REGENCY LIMOUSINE</b>	4617	1954-58	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>DF/DK SPORTSMAN BERLINA</b>	4617	1954-58	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>CONQUEST CENTURY CABRIOLET</b>	2433	1951-54	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>CONQUEST CENTURY ROADSTER</b>	2433	1953-58	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>DJ CONQUEST BERLINA</b>	2433	1953-58	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>DJ CONQUEST LIMOUSINE</b>	2433	1953-58	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>MAJESTIC</b>	3794	1958-59	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>MAJESTIC MAJOR</b>	4561	1960-68	49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
<b>MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE</b>	4561	1961-68	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000

**DAIMLER**Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**SP 250 DART**

2548 | 1959-64

Per una marca ingessata come la Daimler è un fulmine a ciel sereno la Dart (nome non ufficiale, in quanto già registrato dalla Chrysler, della SP 250): il suo stile è di rottura, specie davanti, e la carrozzeria in plastica è l'ennesimo oltraggio all'ortodossia. In linea con quella che sta diventando una moda tecnica, i freni sono a disco sulle quattro ruote. Nuovo anche il motore, un 8 cilindri a V tutto in alluminio da 140 CV. Costruita in 2645 esemplari, rappresenta un'alternativa molto originale alle "solite" spider inglesi.

70.500	56.500	47.000	37.500	23.500	18.800	9.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**V8 2.5 LITRE**

2548 | 1962-67

Il corpo vettura della MK II e il motore della SP 250 Dart danno origine al primo modello Daimler dopo la sua acquisizione da parte della Jaguar, come anche alla prima Daimler a scocca portante. Oltre che per l'otto cilindri, frazionamento cui la MK II non ha mai avuto diritto, la 2.5 Litre si differenzia dall'originale Jaguar per piccoli dettagli della carrozzeria, tra cui la calandra più elaborata e i paraurti. Ribattezzata V8-250 a partire dal 1967, è una MK II più borghese che sportiva.

41.500	33.000	27.500	22.000	13.800	11.000	5.500
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

V8 250 2548 | 1967-69

39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**SEI UN PROFESSIONISTA?**

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

**www.quattroruotepro.it**

o richiedi informazioni scrivendo a

**professional@edidomus.it**Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**DS 420 LIMOUSINE**

4235 | 1968-91

Per anni è stata la vettura di rappresentanza della Casa Reale britannica: pur sviluppata sulla base meccanica della Jaguar 420 G, di cui riprende il 6 cilindri in linea, ha un passo allungato di 51 cm e uno stile specifico: la carrozzeria, realizzata sino al 1979 dalla Vanden Plas, viene in seguito assemblata in casa, a Browns Lane. In 24 anni viene aggiornata solo nei dettagli. Avendo lo spazio necessario (è lunga 5,74 metri e larga 1,97) ci si concede una "limo" inglese di vecchia scuola molto più originale di una Rolls-Royce.

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

SOVEREIGN 4235 | 1966-69

24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

SOVEREIGN 2.8 2791 | 1969-72

12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

SOVEREIGN 4.2 (I.S.) 4235 | 1969-73

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

SOVEREIGN 3.4/4.2 (II S.) 3442-4235 | 1973-79

12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

SOVEREIGN 3.4/4.2I (III S.) 3442-4235 | 1979-86

13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

SOVEREIGN 4.2 COUPÉ (II S.) 4235 | 1973-77

26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

DOUBLE SIX 5.3 (I.S.) 5345 | 1972-73

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

DOUBLE SIX 5.3 (II S.) 5345 | 1973-79

13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

DOUBLE SIX 5.3 (III S.) 5345 | 1979-81

13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

DOUBLE SIX 5.3 (III S.) H.E. 5345 | 1981-86

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

DOUBLE SIX 5.3 (III S.) H.E. 5345 | 1986-92

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS (I.S.) 5345 | 1972-73

21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

DOUBLE SIX 5.3 VANDEN PLAS (II S.) 5345 | 1973-79

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

DOUBLE SIX 6.0 (XJ40) 5993 | 1993-94

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

DOUBLE SIX 6.0 V12 5993 | 1994-97

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

DOUBLE SIX 5.3 COUPÉ (II S.) 5345 | 1973-77

31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

3.6-4.0 (XJ40) 3590-3980 | 1986-94

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

SIX 4.0-6 24V 3980 | 1994-97

12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

V8 4.0 32V 3996 | 1998-02

14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

SUPER V8 4.0 32V 3996 | 1998-02

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

SUPER V8 4196 | 2005-08

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
A+	A	AB	BA	B+	B	C	

## DATSUN

GIAPPONE

### 240 Z

2393 | 1969-75

Quella che probabilmente è la più famosa "storica" prodotta dalla Nissan nasce dal progetto S30, che darà origine anche alla 260 Z e alla 280 Z. Venduta in Giappone come Nissan e nel resto del mondo come Datsun, la 240 Z è una granturismo esteticamente ispirata alla Ferrari GTO e alla Jaguar E Type, con uno stile sobrio e riuscito. Le notevoli prestazioni ne fanno anche una terribile vettura da rally che, pilotata da Hermann e Schuller, vince il Safari Rally del 1971 e del 1973. Prodotta fino al 1979, la 240 Z non ha ancora fatto abbastanza breccia nei cuori dei collezionisti, ma meriterebbe grande attenzione.

33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>FAIRLADY SPORT 1600</b>	1595						1966-70
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>FAIRLADY (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1989-1998						1969-78
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400	
<b>FAIRLADY (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1998						1978-81
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	

## DB

FRANCIA

<b>750 PANHARD (C. IN ALLUMINIO)</b>	745						1951-54
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000	
<b>750 CABRIOLET PANHARD</b>	745						1951-54
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>750/850 RALLYE (C. IN PLASTICA)</b>	745-851						1955-60
42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600	
<b>850 LE MANS</b>	851						1961-62
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	

## DE LOREAN

STATI UNITI

<b>DMC12</b>	2849						1981-83
56.500	45.000	37.500	30.000	18.800	15.000	7.500	

## DE TOMASO

ITALIA

Alejandro De Tomaso, pilota argentino erede di una ricchissima famiglia di allevatori, fonda la sua Casa a Modena nel 1959. Inizialmente produce esemplari unici destinati alle corse, cui a partire dal 1964 affianca piccole serie di sportive stradali. La prima è la Vallelunga, una coupé realizzata da Fissore; basata come tutte le successive De Tomaso su un telaio monotrave in alluminio, monta la meccanica della Ford Cortina elaborata e ha una carrozzeria in fibra di vetro. Le successive Mangusta e Pantera confermano le meccaniche Ford (però con i V8 americani) e sono disegnate rispettivamente da Giorgetto Giugiaro e Tom Tjaarda. Nel 1972 la proprietà delle aziende di De Tomaso (la sua Casa e le carrozzerie Ghia e Vignale, che realizzavano la Pantera) passa alla Ford. Nel 1975 De Tomaso ottiene dalla Ford, non più interessata alla Pantera, i diritti per produrla in uno stabilimento di Modena. Durerà fino al 1993, sostituita dalla Guarà disegnata da Marcello Gandini, che sarà l'ultima De Tomaso. I diversi tentativi di rivitalizzare il marchio non hanno avuto seguito.

<b>VALLELUNGA</b>	1499-1592						1963-67
250.000	200.000	165.000	130.000	83.000	66.000	33.000	

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
A+	A	AB	BA	B+	B	C	

## MANGUSTA

4728 | 1966-70

I concetti tecnici della Vallelunga vengono travasati su una vettura decisamente più grande, mossa sempre da un'unità Ford, ma stavolta da un V8 americano con potenza sino a 306 CV. La carrozzeria, realizzata in acciaio e alluminio, è opera di Giugiaro per conto della Ghia. Caratteristico il cofano posteriore che integra il lunotto bipartito e si apre in due metà incernierate al centro, come accadeva (ma davanti) sulle "veteran". Destinata in particolare al mercato americano, è una granturismo made in Modena decisamente diversa dalle solite.

270.000	215.000	180.000	145.000	90.000	72.000	36.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------



<b>PANTERA/PANTERAL</b>	5763						1970-80
130.000	102.000	85.000	68.000	42.500	34.000	17.000	
<b>PANTERA L</b>	5763						1981-89
165.000	130.000	110.000	88.000	55.000	44.000	22.000	
<b>PANTERA GT/GTS (TUTTE LE VERSIONI)</b>	5763						1972-80
165.000	130.000	110.000	88.000	55.000	44.000	22.000	
<b>PANTERA GTS/GTS5 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	5763						1981-85
195.000	155.000	130.000	104.000	65.000	52.000	26.000	
<b>PANTERA GTS/GTS5 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	5763						1985-90
195.000	155.000	130.000	104.000	65.000	52.000	26.000	
<b>DEAUVILLE</b>	5763						1971-80
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>DEAUVILLE</b>	5763						1981-88
83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000	
<b>LONGCHAMP (TUTTE LE VERSIONI)</b>	5763						1973-89
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>LONGCHAMP SPIDER</b>	5763						1980-89
105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000	
<b>NUOVA PANTERA</b>	4942						1991-96
93.000	74.500	62.000	49.500	31.000	24.800	12.400	
<b>NUOVA PANTERA TARGA</b>	4942						1991-96
107.000	85.000	71.000	57.000	35.500	28.400	14.200	
<b>BIGUA/MANGUSTA</b>	4601						1996-01
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000	
<b>GUARÀ</b>	4601						1996-04
49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600	
<b>GUARÀ BARCHETTA</b>	4601						1999-04
60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	

## DELAGE

FRANCIA

<b>CO/COZ/GS (GRAND SPORT)</b>	4524						1918-24
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000	
<b>DO</b>	3003						1918-24
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>DE/DI/DIS 11 CV</b>	2116-2120						1922-28
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>GL (GRAND LUXE)</b>	5954						1924-27
105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000	
<b>DM/DMS/DMN 17 CV</b>	3180						1926-30
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000	

Modello	cm <sup>3</sup>			anni			
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>DR</b>						2170	1927-30
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>D8/D8S</b>						4060	1929-33
225.000	180.000	150.000	120.000	75.000	60.000	30.000	
<b>D4</b>						1480	1933-34
60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	
<b>D6/DS</b>						2517-3045	1931-33
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000	
<b>D6-11/D6-11S</b>						2000	1932-34
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>D6-65</b>						2678	1934-35
105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000	
<b>D6-60/D6-80</b>						2449-3226	1935-37
113.000	90.000	75.000	60.000	37.500	30.000	15.000	
<b>D6-70</b>						2729	1936-37
120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000	
<b>D6-75</b>						2800-2984	1938-40
135.000	108.000	90.000	72.000	45.000	36.000	18.000	
<b>D8-15/D8-15S</b>						2660	1933-39
175.000	150.000	130.000	104.000	78.000	52.000	26.000	
<b>D8-85/D8-105</b>						3570	1934-35
215.000	185.000	160.000	130.000	96.000	64.000	32.000	
<b>D8-100/D8-120</b>						4300-4750	1935-37
475.000	405.000	350.000	280.000	210.000	140.000	70.000	
<b>DI-12</b>						2151	1935-38
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>DI-50</b>						2370	1938-39
83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000	
<b>3L</b>						2984	1946-54
98.000	78.000	65.000	52.000	32.500	26.000	13.000	
<b>SPORT OLYMPIC</b>						2984	1946-54
113.000	90.000	75.000	60.000	37.500	30.000	15.000	

## DELAHAYE

FRANCIA

<b>TYPE 82</b>						4410	1919-24
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000	
<b>TYPE 84/84 N</b>						2940	1919-24
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>TYPE 87</b>						1843	1921-26
67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000	
<b>TYPE 94</b>						2940	1923-26
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>TYPE 97</b>						1847	1923-26
67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000	
<b>TYPE 92</b>						2513	1924-28
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>TYPE 107/107 M</b>						1785	1926-29
67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000	
<b>TYPE 112</b>						2872	1927-29
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>TYPE 102 M SPORT</b>						2750	1928-31
83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000	
<b>TYPE 108/108 N</b>						2460	1928-33
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>TYPE 109</b>						1496	1929-31
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>TYPE 110</b>						2178	1930-31
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000	
<b>TYPE 124</b>						2102	1931-34
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000	
<b>TYPE 126</b>						2860	1931-34
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>TYPE 122/123</b>						1800	1932-33
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000	
<b>TYPE 134 SUPER-LUXE/134 N</b>						2151	1933-46
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000	

Modello	cm <sup>3</sup>			anni			
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>TYPE 138 SUPER-LUXE/SPORT S.-L.</b>						3227	1933-35
67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000	
<b>TYPE 132 SUPER-LUXE</b>						1800	1934-36
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000	
<b>TYPE 143/144</b>						1800-2102	1934
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000	
<b>TYPE 154 LONG</b>						2152	1934-35
67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000	
<b>TYPE 135 COMPETITION 18/20 CV</b>						3557	1935-38
270.000	230.000	200.000	160.000	120.000	80.000	40.000	

## TYPE 135 SPECIAL/COMPETITION

3557 | 1935-37

Uno dei marchi francesi scomparsi più affascinanti e meno conosciuti propone a metà degli anni Trenta questa interessante sportiva mossa da un sei cilindri in linea robusto e aggressivo, particolarmente affidabile in gara e capace, grazie ai suoi 160 cavalli e al telaio ribassato, di far volare la 135 Special a 201 km/h, con un tempo nello 0-100 km/h di appena otto secondi e mezzo. È un modello decisamente fuori dal comune, destinato a un pubblico selezionato di appassionati del motorismo sportivo d'antan.

405.000	345.000	300.000	240.000	180.000	120.000	60.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------



<b>TYPE 135 SPORT 18 CV</b>						3227	1935-39
215.000	185.000	160.000	130.000	96.000	64.000	32.000	
<b>TYPE 148/148 L</b>						3557	1936-53
105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000	
<b>TYPE 145/165</b>						4496	1937-38
1.100.000	920.000	800.000	640.000	480.000	320.000	160.000	
<b>TYPE 134 G</b>						2371	1938-46
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000	
<b>TYPE 135 M/MS/M COMPETITION</b>						3557	1938-52
270.000	230.000	200.000	160.000	120.000	80.000	40.000	
<b>TYPE 168</b>						3557	1938-39
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>TYPE 175</b>						4455	1947-50
810.000	690.000	600.000	480.000	360.000	240.000	120.000	
<b>TYPE 178/180</b>						4455	1947-50
310.000	265.000	230.000	185.000	140.000	92.000	46.000	
<b>TYPE 182 V.L.R.</b>						1995	1950-53
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>TYPE 235</b>						3557	1951-54
195.000	155.000	130.000	104.000	65.000	52.000	26.000	
<b>TYPE 235 BERLINA</b>						3557	1951-54
120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000	

## DELTA

FILIPPINE

<b>MINI CRUISER</b>						1587-1951	1974-85
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	

Modello	cm <sup>3</sup>							anni
Valore per categoria di stato d'uso	A+	A	AB	BA	B+	B	C	

## DIATTO

ITALIA

Modello	cm <sup>3</sup>							anni
20A BERLINA	56.500	45.000	37.500	30.000	18.800	15.000	7.500	1996   1924-27
20A TORPEDO	56.500	45.000	37.500	30.000	18.800	15.000	7.500	1996   1924-27

## DINO

ITALIA

Modello	cm <sup>3</sup>							anni
206 GT	475.000	405.000	350.000	280.000	210.000	140.000	70.000	1986   1967-69
246 GT	325.000	275.000	240.000	190.000	145.000	96.000	48.000	2419   1969-73

## 246 GTS

2419 | 1972-74

La produzione della versione "Targa" della Dino 246 inizia nel 1972 e termina nel 1974, dopo 1274 esemplari costruiti. Per questo motivo è molto richiesta dai collezionisti e le sue quotazioni sono in costante ascesa. Le prestazioni di questa berlinetta a motore centrale sono pressoché identiche a quelle della versione chiusa. Soltanto la tenuta di strada è un po' meno precisa a causa della scocca che, senza il tetto, flette un po'.

Modello	cm <sup>3</sup>							anni
246 GTS	365.000	310.000	270.000	215.000	160.000	108.000	54.000	



Modello	cm <sup>3</sup>							anni
208 GT4	54.000	46.000	40.000	32.000	24.000	16.000	8.000	1991   1975-80
308 GT4	65.000	55.000	48.000	38.500	28.800	19.200	9.600	2926   1973-77

## DKW

GERMANIA

Modello	cm <sup>3</sup>							anni
MEISTERKLASSE F 89 P (2 CIL.)	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	684   1950-54
MEISTERKLASSE UNIVERSAL	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	684   1951-54
MEISTERKLASSE COUPÉ 2P HEBMÜLLER	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	684   1951-52
MEISTERKLASSE CABR. 2P HEBMÜLLER	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	684   1951-52
MEISTERKLASSE CABR. 4P KARMANN	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	684   1950-52
SONDERKLASSE F 91 (3 CIL.)	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	896   1953-55
SONDERKLASSE LUXUS-COUPÉ 4P	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	896   1953-55
SONDERKLASSE UNIVERSAL	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	896   1953-57
SONDERKLASSE COUPÉ 2P KARMANN	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	896   1953-55
SONDERKLASSE CABR. 2P KARMANN	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	896   1953-55
SONDERKLASSE CABR. 4P KARMANN	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	896   1953-55

Modello	cm <sup>3</sup>							anni
Valore per categoria di stato d'uso	A+	A	AB	BA	B+	B	C	

## 3-6 (F 93/F 94)

996 | 1955-59

Fedele da sempre al motore a 2 tempi, la DKW, nel 1953, con la serie F91 Sonderklasse, passa dal bicilindrico al 3 cilindri. Nel 1955 lancia la più ambiziosa serie F93, seguita nel 1957 dalla serie F94; entrambe le serie hanno una carrozzeria più larga rispetto alla F91 e sono designate 3-6, per evidenziare la fluidità di funzionamento del 3 cilindri 2 tempi, molto simile a quella del 6 cilindri 4 tempi. Ben rifinita, confortevole e affidabile, la 3-6 è piacevolissima da guidare, ma il motore 2 tempi può limitarne l'utilizzo.

Modello	cm <sup>3</sup>							anni
3-6	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	



Modello	cm <sup>3</sup>							anni
3-6 UNIVERSAL	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	996   1957-59
3-6 LUXUS-COUPÉ 4P	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	996   1955-59
3-6 CABR. 2P KARMANN	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	996   1955-56
3-6 CABR. 4P KARMANN	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	996   1955-56
3-6 MONZA	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	980-996   1956-58
JUNIOR	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	741   1959-62
JUNIOR DE LUXE	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	796   1961-63
F11/F12	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	796-889   1963-65
F12 ROADSTER	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	889   1964
F102	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	1175   1964-66

## DODGE

STATI UNITI

Modello	cm <sup>3</sup>							anni
NITRO 4.0 R/T 4WD	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	3952   2007-10
STATION WAGON	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000	3767   1949-50
MEADOWBROOK 2/4 P./S.W.	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	3767-5159   1946-56
CUSTOM/DE LUXE/CORONET 2/4 P./S.W.	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	3767-5159   1946-56
ROYAL/CUSTOM ROYAL 2/4 P./S.W.	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	3767-5159   1946-56
CUSTOM/WAYFARER/CORONET CONVERTIBLE	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	3767-5159   1946-56
ROYAL/CUSTOM ROYAL/POLARA CONV.LE	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	3767-5159   1946-56
CUSTOM ROYAL/CORONET/POLARA COUPÉ	63.000	50.500	42.000	33.500	21.000	16.800	8.400	5159-6273   1956-61
C. ROYAL/CORONET/POLARA CONVERTIBLE	180.000	145.000	120.000	96.000	60.000	48.000	24.000	5159-6273   1956-61



**DODGE**

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>ROYAL/CUSTOM ROYAL 2/4 P./S.W.</b>	3767-6273		1957-60				
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>MATADOR/POLARA 2/4 P./S.W.</b>	3767-6273		1957-60				
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>MATADOR/POLARA 2/4 P./S.W. 8 CIL.</b>	3767-6273		1957-60				
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200	
<b>CORONET/ROYAL/CUSTOM ROYAL COUPÉ</b>	3767-6273		1957-60				
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000	
<b>MATADOR/POLARA COUPÉ</b>	3767-6273		1957-60				
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000	
<b>CORONET 2/4 P./S.W.</b>	3767-6273		1957-60				
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>CORONET 2/4 P./S.W. 8 CIL.</b>	3767-6273		1957-60				
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200	
<b>ROYAL/C. ROYAL 2/4 P./S.W. 8 CIL.</b>	3767-6273		1957-60				
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200	
<b>POLARA/CORONET/CUSTOM ROYAL CONV.LE</b>	5159-6273		1957-60				
100.000	80.000	66.500	53.000	33.500	26.600	13.300	
<b>POLARA/CUSTOM/CORONET 2/4 P./S.W.</b>	2784-7210		1961-74				
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>MONACO/DART 2/4 P./S.W.</b>	2784-7210		1961-74				
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>MONACO/DART COUPÉ</b>	2784-7210		1961-74				
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>POLARA/CUSTOM/CORONET COUPÉ</b>	2784-7210		1961-74				
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>POLARA/CORONET/DART CONVERTIBILE</b>	5208-7210		1961-70				
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>CORONET RT/SUPER BEE</b>	6273-7210		1965-71				
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>CORONET RT/SUPER BEE HEMI</b>	6997		1965-71				
120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000	
<b>CHALLENGER COUPÉ</b>	3685-6273		1970-74				
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>CHALLENGER CONVERTIBILE</b>	3685-6273		1970-71				
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000	
<b>CHALLENGER RT COUPÉ HEMI</b>	6997		1970-71				
200.000	160.000	130.000	106.000	66.000	53.000	26.400	
<b>CHALLENGER RT CONVERTIBILE</b>	6273-7210		1970				
70.500	56.500	47.000	37.500	23.500	18.800	9.400	
<b>CHALLENGER RT CONV.LE 440 SIX PACK</b>	7210		1970				
145.000	118.000	98.000	78.000	49.000	39.000	19.600	
<b>CHALLENGER RT COUPÉ</b>	6273-7210		1970-71				
50.500	40.000	33.500	26.800	16.800	13.400	6.700	

**CHALLENGER RT COUPÉ 440 SIX PACK** 7210 | 1970-71

La Dodge Challenger, nata nel 1970, è la risposta della Casa alla Ford Mustang e alla Chevrolet Camaro. La gamma, che comprende Hardtop e Convertible, ha al vertice le performanti versioni R/T e R/T SE (Special Edition, solo Hardtop, più lussuosa). Nel 1970, 1640 R/T Hardtop, 99 R/T Convertible e 296 R/T SE montano lo speciale V8 440 Six Pack da 390 CV; nel 1971 questo motore, ora con 385 CV, equipaggerà 250 R/T Hardtop. Sono queste le vetture più interessanti sul piano collezionistico.

78.000	62.500	52.000	41.500	26.000	20.800	10.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>CHARGER</b>	5208-7210		1966-67				
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800	
<b>CHARGER</b>	5208-6273		1968-69				
40.000	32.000	26.500	21.200	13.300	10.600	5.300	
<b>CHARGER</b>	5208-6273		1970-74				
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>CHARGER DAYTONA</b>	7210		1969				
255.000	205.000	170.000	135.000	86.000	68.500	34.500	
<b>CHARGER DAYTONA HEMI</b>	6997		1969				
460.000	370.000	310.000	245.000	155.000	123.000	61.500	
<b>CHARGER RT</b>	7210		1968-69				
106.000	85.000	70.500	56.500	35.500	28.200	14.100	
<b>CHARGER RT HEMI</b>	6997		1968-69				
200.000	160.000	135.000	108.000	67.500	54.000	26.900	
<b>RAMCHARGER</b>	3680-7210		1974-80				
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>RAMCHARGER (II.S.)</b>	5210-5898		1981-93				
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	

**VIPER** 7990 | 1992-96

La Viper rappresenta un sogno americano: una vera supercar dalle linee affascinanti, possenti e muscolose, con un motore mostruoso (V10 di 8 litri, alla cui messa a punto collabora la Lamborghini) e prestazioni in grado di impensierire anche le exotic car europee. Inizialmente disponibile solamente come spider tipo "Targa", con la GTS diventa coupé fastback, che riprende i canoni stilistici di un'altra icona americana del passato, la Shelby Daytona. La prima generazione debutta come Pace Car alla 500 Miglia di Indianapolis del 1991. Fino al 1996 è costruita in meno di 7.000 unità.

52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



**VIPER (II.S.) / RT/10** 7990 | 1996-04

60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**VIPER GTS** 7990 | 1996-02

75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**VIPER SRT-10** 8285 | 2004-08

75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**VIPER COUPÉ** 8277 | 2005-06

83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**FACEL VEGA** FRANCIA

**FVS CABRIOLET** 4520-5407 | 1955-58

340.000	290.000	250.000	200.000	150.000	100.000	50.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------

**FVS COUPÉ** 4520-5407 | 1955-58

295.000	255.000	220.000	175.000	130.000	88.000	44.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

**HK 500** 5907-6276 | 1959-61

L'unico marchio francese di censo (Bugatti esclusa) ha espresso, tra le altre, questa coupé dall'immagine di forte impatto. Strettamente derivata dalla precedente FV, ne riprende il telaio (allungato di 3 cm) e lo stile, ma fa debuttare i proiettori sovrapposti. Il suo V8 Chrysler ha 360/390 CV sulla versione manuale e 335 su quella equipaggiata con la trasmissione automatica TorqueFlite a due rapporti. Gli esemplari successivi al febbraio 1960 hanno i freni a disco e il condizionatore. Un'alternativa insolita all'Aston Martin, ovvero una Bristol in salsa francese. Per collezionisti molto raffinati.

245.000	205.000	180.000	145.000	108.000	72.000	36.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------



EXCELLENCE	6276	1959-61				
245.000	205.000	180.000	145.000	108.000	72.000	36.000
FACELLIA/FACELLIA F2	1646	1960-63				
81.000	69.000	60.000	48.000	36.000	24.000	12.000
FACEL II	6276-6767	1962-64				
205.000	175.000	150.000	120.000	90.000	60.000	30.000
FACEL III	1780	1963-64				
108.000	92.000	80.000	64.000	48.000	32.000	16.000
FACEL VI	2860	1964				
95.000	81.000	70.000	56.000	42.000	28.000	14.000

**FERRARI**

ITALIA

La prima auto costruita da Enzo Ferrari (Auto Avio 815, 1940) non portava il suo nome in virtù di un accordo con l'Alfa Romeo conseguente allo scioglimento della Scuderia Ferrari. Nel 1947, libero ormai di usare il suo nome, il "Drake" fonda a Maranello la Casa del Cavallino. Scopo, costruire vetture per le competizioni. Il primo modello "di serie" è la 166, una 12 cilindri di 1,5 litri progettata da Aurelio Lampredi (motore) e Gioacchino Colombo; viene carrozzata quasi sempre da Touring. L'impegno nelle corse porta la Ferrari a essere la Casa più titolata al mondo (31 vittorie nel Campionato Costruttori) nel Circus della Formula 1, ma le fa registrare vittorie e partecipazioni anche nelle competizioni su strada, su pista e persino nei rally, in Europa e negli Usa. Dal 1964 inizia la collaborazione con la Fiat e dal 1969 è parte del Gruppo, che però non ha mai posseduto il 100% delle azioni. Dal 2016 è stata scorporata da FCA per esser quotata in Borsa; la Exor, finanziaria della famiglia Agnelli, ne detiene saldamente il controllo.

166 INTER	1995	1948-51				
800.000	680.000	590.000	470.000	355.000	235.000	118.000
195 INTER	2341	1950-52				
800.000	680.000	590.000	470.000	355.000	235.000	118.000
212 INTER	2562	1951-53				
800.000	680.000	590.000	470.000	355.000	235.000	118.000
250 EUROPA	2953	1953-55				
1.500.000	1.300.000	1.100.000	880.000	660.000	440.000	220.000
250 GT P.F./BOANO/ELLENA	2953	1956-58				
1.200.000	1.000.000	900.000	720.000	540.000	360.000	180.000
250 GT 2 POSTI PININFARINA	2953	1958-60				
550.000	470.000	410.000	330.000	245.000	165.000	82.000

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

**250 GT 2+2/330 GT 2+2** 2953-3967 | 1960-64

Detta anche 250 GTE, è la Ferrari più prodotta fino al debutto delle 8 cilindri: 957 esemplari, più 50 dotati di motore V12 di 4 litri (chiamati 330 America). Può essere considerata dunque la prima Ferrari veramente di serie ed è un modello che ha riscosso un successo straordinario, agevolato dalla sua carrozzeria 2+2 che consente di alloggiare due persone (invero un po' sacrificate) sulle poltrone posteriori. Con questo modello si inaugura la serie delle Ferrari a 4 posti, un filone che prosegue ancora oggi. L'elevata produzione la rende la Ferrari oggi meno costosa tra quelle degli anni Sessanta.

405.000	345.000	300.000	240.000	180.000	120.000	60.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------



250 GTL	2953	1963-64				
1.400.000	1.200.000	1.000.000	800.000	600.000	400.000	200.000
250 GT CABRIOLET PININFARINA I.S.	2953	1957-59				
2.500.000	2.100.000	1.900.000	1.500.000	1.100.000	740.000	370.000
250 GT CABRIOLET PININFARINA II.S.	2953	1960-62				
1.500.000	1.300.000	1.100.000	880.000	660.000	440.000	220.000
250 GT SPIDER CALIFORNIA (LWB)	2953	1958-60				
12.200.000	10.400.000	9.000.000	7.200.000	5.400.000	3.600.000	1.800.000
250 GT SPIDER CALIFORNIA (SWB)	2953	1960-62				
16.200.000	13.800.000	12.000.000	9.600.000	7.200.000	4.800.000	2.400.000
250 GT TOUR DE FRANCE	2953	1956-59				
9.000.000	7.700.000	6.700.000	5.400.000	4.000.000	2.700.000	1.300.000

**250 GT SWB** 2953 | 1960-62

La "passo corto" è l'erede della 250 GT Tour de France, ovvero la berlinetta stradale nata per le corse, che in effetti vince a man bassa. Così come avviene con la SWB, che si dimostra la vettura più vincente in assoluto nelle competizioni riservate alla categoria Granturismo che nei primi anni Sessanta gode di una popolarità superiore a quella delle Sport (il Mondiale, infatti, per tre anni è assegnato alle GT). Oggi è una delle Ferrari più quotate, specie nelle versioni alleggerite, denominate "Competizione".

7.000.000	5.500.000	4.100.000	3.500.000	3.100.000	2.500.000	1.200.000
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>250 GT SWB COMPETIZIONE</b>							2953   1960-62
	10.500.000	8.900.000	7.800.000	6.200.000	4.700.000	3.100.000	1.600.000
<b>250 GTO/GTO 64</b>							2953   1961-64
	60.100.000	51.200.000	44.500.000	35.600.000	26.700.000	17.800.000	N.D.
<b>250 LE MANS</b>							2953-3285   1964-66
	14.900.000	12.700.000	11.000.000	8.800.000	6.600.000	4.400.000	N.D.
<b>340/342/375 AMERICA</b>							4101-4523   1952-55
	4.000.000	3.400.000	3.000.000	2.400.000	1.800.000	1.200.000	590.000
<b>400/410 SUPERAMERICA</b>							3967-4961   1956-64
	5.000.000	4.300.000	3.700.000	3.000.000	2.200.000	1.500.000	740.000

## 275 GTB

3286 | 1964-66

Presentata al Salone di Parigi del 1964, riprende le linee della GTO: curve sensuali, frontale lungo e affusolato, coda tronca. Due le serie realizzate: le cosiddette "muso corto" (239 unità) e "muso lungo" (215 esemplari, a partire dal 1965). Monta un V12 di 3,3 litri da 280 CV a carter secco. Per la prima volta su un modello stradale vengono adottati i cerchi in lega, ma le tradizionali ruote a raggi sono comunque disponibili. La carrozzeria è in acciaio, con porte e cofani in lega leggera. Nel 1966, sempre a Parigi, viene svelata l'evoluzione con motore a doppio albero a camme per bancata: la 275 GTB/4.

2.100.000	1.800.000	1.600.000	1.200.000	930.000	620.000	310.000
-----------	-----------	-----------	-----------	---------	---------	---------



<b>275 GTB/4</b>							3286   1966-68
	2.600.000	2.200.000	2.000.000	1.600.000	1.200.000	780.000	390.000
<b>275 GTS</b>							3286   1964-66
	1.500.000	1.300.000	1.100.000	880.000	660.000	440.000	220.000
<b>330 GT 2+2 (I/II S.)</b>							3967   1964-67
	320.000	275.000	240.000	190.000	145.000	95.000	47.500

## 330 GTC

3967 | 1966-68

Dall'unione tra il motore della 330 GT 2+2 e il telaio a passo corto (2,4 metri) della 275 GTB nasce questo modello dalla linea svelta e innovativa. L'immagine elitaria, le dimensioni contenute (parliamo di una 2 posti secchi), il cofano motore non eccessivamente lungo e livree meno appariscenti ne fanno un modello tutto sommato controtendenza nell'ambito della produzione di Maranello: una Ferrari per chi vuole distinguersi al volante di una Rossa dalla personalità più discreta.

590.000	510.000	440.000	350.000	265.000	175.000	88.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------



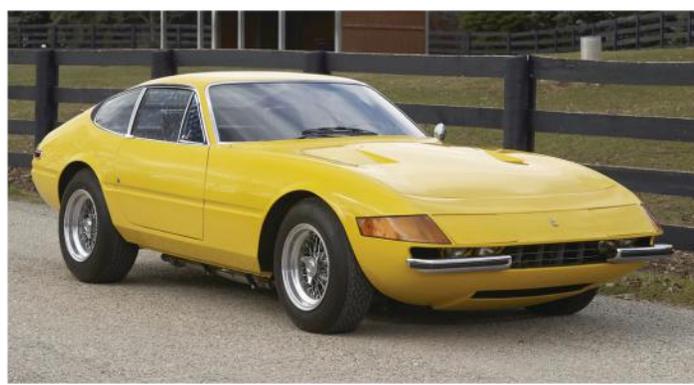
Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>330 GTS</b>							3967   1966-68
	1.800.000	1.600.000	1.400.000	1.100.000	810.000	540.000	270.000
<b>365 GT 2+2</b>							4390   1967-72
	180.000	155.000	135.000	108.000	81.000	54.000	27.000

## 365 GTB/4 DAYTONA

4390 | 1968-73

Il nome Daytona ricorda il trionfo in parata ottenuto dalle Sport di Maranello alla 24 Ore di Daytona nel 1967. La 365 GTB/4 è una berlina che prende il posto della 275 GTB/4, rispetto alla quale è più larga e più potente di una quarantina di CV. Pininfarina realizza per lei una carrozzeria bellissima, ancora oggi fonte di ispirazione per molte berline di Maranello. Per questo motivo, la Daytona è una delle Ferrari più iconiche e sognate.

700.000	600.000	520.000	415.000	310.000	210.000	104.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------



<b>365 GTC</b>							4390   1969-71
	650.000	550.000	480.000	385.000	290.000	190.000	96.000
<b>365 GTC/4</b>							4390   1971-72
	220.000	185.000	165.000	130.000	98.000	65.000	32.500
<b>365 GTS</b>							4390   1969-70
	2.300.000	2.000.000	1.700.000	1.400.000	1.000.000	680.000	340.000
<b>365 GTS/4 DAYTONA SPIDER</b>							4390   1970-73
	2.300.000	2.000.000	1.700.000	1.400.000	1.000.000	680.000	340.000

## 365 SPIDER CALIFORNIA

3967-4390 | 1966-68

Una delle più originali esecuzioni della Pininfarina, costruita tra il 1966 e il 1967 in appena 14 pezzi sul telaio lungo della 330 GT 2+2: si tratta della Ferrari "di serie" più rara degli anni Sessanta, se si esclude ovviamente la 275 GTB/4 Spider Nart, allestita in 10 unità. Sotto il lungo cofano anteriore è ospitato il possente V12 di 4,4 litri a singolo albero a camme in testa per bancata da 320 CV. Il nome riprende quello della 250 GT Spider California del 1957. Con i suoi 4,9 metri di lunghezza è anche una delle Ferrari più imponenti mai costruite. Le profonde scalfature sui fianchi in corrispondenza delle maniglie delle porte ne fanno un pezzo dal design assolutamente unico.

3.800.000	3.200.000	2.800.000	2.200.000	1.700.000	1.100.000	560.000
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	---------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>365 GT42+2</b>						4390	1972-76
	70.000	60.000	52.000	41.500	31.000	20.800	10.400
<b>365 GT4 BB</b>						4390	1973-76
	380.000	320.000	280.000	225.000	170.000	112.000	56.000
<b>500 SUPERFAST</b>						4961	1964-67
	4.100.000	3.500.000	3.100.000	2.400.000	1.800.000	1.200.000	610.000
<b>208 GTB</b>						1990	1980-82
	67.500	57.500	50.000	40.000	30.000	20.000	10.000
<b>208 GTS</b>						1990	1980-82
	73.000	62.000	54.000	43.000	32.500	21.600	10.800
<b>208 GTB TURBO</b>						1991	1982-85
	74.500	63.500	55.000	44.000	33.000	22.000	11.000
<b>208 GTS TURBO</b>						1991	1982-85
	80.000	68.000	59.000	47.000	35.500	23.600	11.800
<b>(208) GTB TURBO INTERCOOLER</b>						1991	1986-89
	81.000	69.000	60.000	48.000	36.000	24.000	12.000
<b>(208) GTS TURBO INTERCOOLER</b>						1991	1986-89
	88.000	75.000	65.000	52.000	39.000	26.000	13.000

## 288 GTO

2855 | 1984-85

Con soli 272 esemplari costruiti, è la hypercar Ferrari più rara ed è anche la prima di una stirpe di Rosse dalle prestazioni mozzafiato costruite in piccola serie. Di fatto è un'evoluzione della 308 GTB, rispetto alla quale, però, è completamente stravolta nella carrozzeria e nella meccanica. I suoi 400 CV le consentono di superare i 300 km/h. Nell'ambito del mercato, la 288 GTO è un modello di rilievo internazionale, di cui avvengono non più di 5 o 6 transazioni all'anno.

2.300.000	2.000.000	1.700.000	1.400.000	1.000.000	680.000	340.000
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	---------	---------



<b>308 GT4</b>						2926	1977-80
	65.000	55.000	48.000	38.500	28.800	19.200	9.600

## 308 GTB VETRORESINA

2926 | 1975-78

La più longeva delle berline di Maranello, e prima di una lunga serie di V8 che prosegue ancora oggi, nasce nel 1975 e rimane in produzione, con affinamenti meccanici (molti) e stilistici (pochi) fino all'ultima 328 GTB del 1989. La prima serie ha ancora il V8 di 3 litri a carburatori e, inizialmente (fino alla metà del 1977), la scocca in vetroresina. Queste sono le versioni più quotate tra le oltre 12.000 308 GTB-GTS prodotte. Dopo la flessione delle quotazioni nei primi anni Duemila, i valori delle 308 sono tornati a crescere, ma ora sono stabili.

175.000	145.000	110.000	94.000	77.000	55.000	33.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>308 GTB</b>						2926	1977-81
	95.000	81.000	70.500	56.500	42.500	28.200	14.100
<b>308 GTS</b>						2926	1977-81
	95.000	81.000	70.500	56.500	42.500	28.200	14.100
<b>308 GTB QUATTROVALVOLE</b>						2926	1982-85
	88.000	75.000	65.000	52.000	39.000	26.000	13.000
<b>308 GTS QUATTROVALVOLE</b>						2926	1982-85
	88.000	75.000	65.000	52.000	39.000	26.000	13.000
<b>308 GTBI</b>						2926	1981-82
	81.000	69.000	60.000	48.000	36.000	24.000	12.000
<b>308 GTSI</b>						2926	1981-82
	81.000	69.000	60.000	48.000	36.000	24.000	12.000
<b>328 GTB</b>						3185	1985-89
	95.000	81.000	70.000	56.000	42.000	28.000	14.000
<b>328 GTS</b>						3185	1985-89
	101.000	86.000	75.000	60.000	45.000	30.000	15.000
<b>400 GT</b>						4823	1976-79
	61.000	52.000	45.000	36.000	27.000	18.000	9.000
<b>400 GT AUTOMATICA</b>						4823	1976-79
	54.000	46.000	40.000	32.000	24.000	16.000	8.000
<b>400I</b>						4823	1979-84
	61.000	52.000	45.000	36.000	27.000	18.000	9.000
<b>400I AUTOMATICA</b>						4823	1979-84
	54.000	46.000	40.000	32.000	24.000	16.000	8.000

## 412

4942 | 1985-90

Rappresenta il punto di massima evoluzione della granturismo con abitabilità 2+2 e con motore anteriore a 12 cilindri: di fatto, è un resyling della 365 GT4 2+2 del 1972 poi diventata 400 nel 1976. Mantiene la possibilità di montare un cambio automatico GM a tre rapporti in alternativa al manuale a cinque marce, ma viene equipaggiata di serie con l'ABS di serie e soprattutto monta un motore di maggior cubatura: 4,9 litri (340 CV) anziché 4,8 (310 CV). Se per voi una Ferrari non è solo prestazioni, ma anche eleganza e confort, non lasciatevela scappare.

63.500	54.000	47.000	37.500	28.200	18.800	9.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>412 AUTOMATICA</b>						4942	1985-90
	58.000	49.500	43.000	34.500	25.800	17.200	8.600
<b>512 BB</b>						4942	1976-82
	340.000	290.000	250.000	200.000	150.000	100.000	50.000

Per ordini o informazioni sulle riviste

**ED EditorialeDomus**

puoi contattare il servizio abbonamenti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.abbonamenti@edidomus.it**

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**512 BBI**

4942 | 1981-84

La Berlinetta Boxer è la prima Ferrari a 12 cilindri di serie con motore centrale-posteriore esclusivamente stradale. Il suo motore a V di 180 gradi (quindi "piatto") ha permesso a Pininfarina di realizzare una berlinetta molto aggressiva, caratterizzata dalla verniciatura nero opaco nella parte bassa della scocca (che sugli ultimi esemplari a iniezione potrà essere eliminata a richiesta). La 512 è la seconda serie, con motore portato a 5 litri, inizialmente a carburatori. Dopo il forte calo del recente passato, le quotazioni delle BB sono in netta ascesa.

285.000	240.000	210.000	170.000	125.000	84.000	42.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------


**MONDIAL 8** 2926 | 1980-82

40.500	34.500	30.000	24.000	18.000	12.000	6.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**MONDIAL QUATTROVALVOLE** 2926 | 1982-85

47.500	40.500	35.000	28.000	21.000	14.000	7.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**MONDIAL CABRIOLET** 2926 | 1983-85

58.000	49.500	43.000	34.500	25.800	17.200	8.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**MONDIAL 3.2** 3185 | 1985-89

51.500	43.500	38.000	30.500	22.800	15.200	7.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**MONDIAL 3.2 CABRIOLET** 3185 | 1985-89

61.000	52.000	45.000	36.000	27.000	18.000	9.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**MONDIAL 3.4 T** 3405 | 1989-93

58.000	49.500	43.000	34.500	25.800	17.200	8.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**MONDIAL 3.4 T CABRIOLET** 3405 | 1989-94

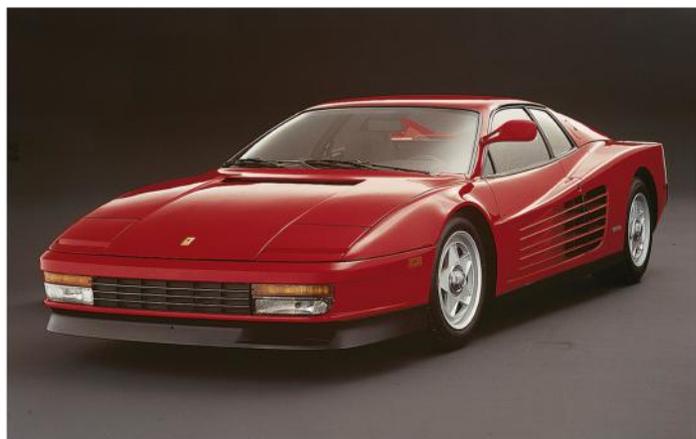
67.500	57.500	50.000	40.000	30.000	20.000	10.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**TESTAROSSA**

4942 | 1984-86

Un successo straordinario (circa 10.000 unità prodotte: è la V12 più diffusa tra le Ferrari), dovuto alla sua linea inconfondibile: larga, bassa e con le caratteristiche griglie laterali. È diventata un'icona degli anni Ottanta. Dal punto di vista meccanico, invece, è la naturale evoluzione della BB. Difficile e pesante da guidare, rimane soprattutto un bell'oggetto, il cui valore economico nell'ultimo anno è salito costantemente.

135.000	115.000	100.000	80.000	60.000	40.000	20.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------


**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**TESTAROSSA** 4942 | 1986-92

122.000	104.000	90.000	72.000	54.000	36.000	18.000
---------	---------	--------	--------	--------	--------	--------

**512 TR** 4942 | 1992-95

160.000	140.000	120.000	96.000	72.000	48.000	24.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------

**F512 M** 4942 | 1994-96

230.000	195.000	170.000	135.000	102.000	68.000	34.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------

**348 TB** 3405 | 1989-94

59.500	50.500	44.000	35.000	26.400	17.600	8.800
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**348 TS** 3405 | 1989-94

62.000	53.000	46.000	37.000	27.600	18.400	9.200
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**348 SPIDER**

3405 | 1993-95

La 348, pur rappresentando un passo in avanti rispetto alla serie 308-328 che ha costituito l'ossatura produttiva di Maranello per quasi due decenni, è considerabile come l'ultima Ferrari della vecchia generazione. Un'auto con qualche difetto qualitativo e con prestazioni, pur elevate, ma difficilmente sfruttabili. Oggi ha raggiunto valori di mercato minimali, il che potrebbe rappresentare un'ottima scelta per chi vuole entrare nel meraviglioso mondo delle GT del Cavallino. In ottica collezionistica la Spider è la scelta giusta.

81.000	69.000	60.000	48.000	36.000	24.000	12.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------


**348 GTB** 3405 | 1993-95

81.000	69.000	60.000	48.000	36.000	24.000	12.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**348 GTS** 3405 | 1993-95

81.000	69.000	60.000	48.000	36.000	24.000	12.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**360 MODENA** 3586 | 1999-04

88.000	75.000	65.000	52.000	39.000	26.000	13.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**360 MODENA F1** 3586 | 1999-04

81.000	69.000	60.000	48.000	36.000	24.000	12.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**360 CHALLENGE STRADALE** 3586 | 2003-05

205.000	175.000	150.000	120.000	90.000	60.000	30.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------

**360 SPIDER** 3586 | 2000-05

101.000	86.000	75.000	60.000	45.000	30.000	15.000
---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**360 SPIDER F1** 3586 | 2000-05

95.000	81.000	70.000	56.000	42.000	28.000	14.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**456 GT** 5474 | 1993-98

67.500	57.500	50.000	40.000	30.000	20.000	10.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**456 GTA** 5474 | 1996-98

58.000	49.500	43.000	34.500	25.800	17.200	8.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**456 M GT** 5474 | 1998-04

70.000	60.000	52.000	41.500	31.000	20.800	10.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**456 M GTA** 5474 | 1998-04

61.000	52.000	45.000	36.000	27.000	18.000	9.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

## 550 BARCHETTA

5474 | 2000-01

Nonostante la denominazione rievocchi le sportive scoperte realizzate dalla Touring negli anni 40 e 50, viene disegnata dalla Pininfarina e rappresenta la versione spider della Maranello del 1996. Il che significa motore V12 anteriore, cofano lungo e abitacolo arretrato, con gli schienali appena davanti al retrotreno. Il suo fascino risiede nello stile elegante e al contempo "racing" (ne sono testimonianza gli alti rollbar dietro i sedili), nella tiratura limitata a 448 unità e nel fatto che, assieme alla 360 Spider, sia la prima Ferrari presentata nel nuovo millennio.

340.000	290.000	250.000	200.000	150.000	100.000	50.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------



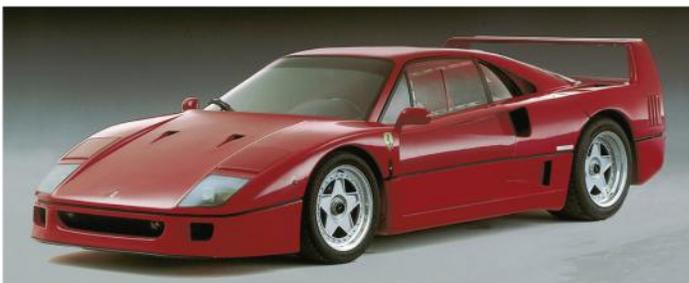
Modello	cm <sup>3</sup>	anni							
Valore per categoria di stato d'uso									
A+	A	AB	BA	B+	B	C			
<b>550 MARANELLO</b>	5474	1996-02	122.000	104.000	90.000	72.000	54.000	36.000	18.000
<b>575M MARANELLO</b>	5748	2002-05	150.000	125.000	110.000	88.000	66.000	44.000	22.000
<b>575M MARANELLO F1</b>	5748	2002-05	122.000	104.000	90.000	72.000	54.000	36.000	18.000
<b>612 SCAGLIETTI</b>	5748	2004-08	81.000	69.000	60.000	48.000	36.000	24.000	12.000
<b>612 SCAGLIETTI F1</b>	5748	2004-10	67.500	57.500	50.000	40.000	30.000	20.000	10.000
<b>ENZO</b>	5999	2002-03	2.000.000	1.700.000	1.500.000	1.200.000	900.000	600.000	300.000
<b>F355 BERLINETTA</b>	3496	1994-99	88.000	75.000	65.000	52.000	39.000	26.000	13.000
<b>F355 BERLINETTA F1</b>	3496	1997-99	81.000	69.000	60.000	48.000	36.000	24.000	12.000
<b>F355 GTS</b>	3496	1994-99	95.000	81.000	70.000	56.000	42.000	28.000	14.000
<b>F355 GTS F1</b>	3496	1997-99	88.000	75.000	65.000	52.000	39.000	26.000	13.000
<b>F355 SPIDER</b>	3496	1995-00	101.000	86.000	75.000	60.000	45.000	30.000	15.000
<b>F355 SPIDER F1</b>	3496	1997-00	95.000	81.000	70.000	56.000	42.000	28.000	14.000

## F40

2936 | 1988-93

Erede della 288 GTO, è stata oggetto di grande speculazione negli anni immediatamente successivi all'entrata in produzione, per poi calare di valore fino al "risveglio" avvenuto pochi anni fa. Rispetto alla GTO, però, si mantiene un gradino più in basso a causa della produzione elevata per una hypercar: 1311 esemplari. Dal punto di vista delle prestazioni, è un'auto brutale, ancora priva di qualsiasi accorgimento di controllo elettronico.

1.200.000	1.000.000	900.000	720.000	540.000	360.000	180.000
-----------	-----------	---------	---------	---------	---------	---------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>F430</b>	4307	2004-10	135.000	115.000	100.000	80.000	60.000	40.000	20.000
<b>F430 F1</b>	4307	2004-10	115.000	98.000	85.000	68.000	51.000	34.000	17.000
<b>F430 SPIDER</b>	4307	2005-10	155.000	130.000	115.000	92.000	69.000	46.000	23.000
<b>F430 SPIDER F1</b>	4307	2005-10	130.000	109.000	95.000	76.000	57.000	38.000	19.000
<b>F430 SCUDERIA F1</b>	4307	2007-10	205.000	175.000	150.000	120.000	90.000	60.000	30.000
<b>F50</b>	4698	1995-97	2.000.000	1.700.000	1.500.000	1.200.000	900.000	600.000	300.000
<b>MARANELLO SUPERAMERICA</b>	5748	2005-06	405.000	345.000	300.000	240.000	180.000	120.000	60.000
<b>599 GTB FIORANO</b>	5999	2006-12	225.000	180.000	150.000	120.000	75.000	60.000	30.000
<b>599 GTB FIORANO F1</b>	5999	2006-12	165.000	130.000	110.000	88.000	55.000	44.000	22.000

## FERVES

ITALIA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni							
Valore per categoria di stato d'uso									
A+	A	AB	BA	B+	B	C			
<b>RANGER 4X4</b>	499	1966-71	17.300	13.800	11.500	9.200	5.800	4.600	2.300

## FIAT

ITALIA

Fondata a Torino nel 1899, aveva tra gli azionisti Giovanni Agnelli (nonno di Gianni e, dal 1923, senatore del Regno) ed Emanuele Cacherano di Bricherasio, nobile progressista tra i primi a intuire le potenzialità dell'automobile. La prima vettura, la 3 1/2 HP deriva dalla Welleyes di Giovanni Battista Ceirano, di cui Bricherasio era stato socio. A cavallo del 1910, lancia modelli di grande serie come il taxi 1F Fiacre e il camion 18BL, protagonista della Prima Guerra Mondiale. Il dopoguerra vede grandi vetture come le 519, 520 e 522 e modelli più popolari come la 509, la 508 Balilla e la 500 "Topolino". La 1400 del 1950 segna l'arrivo della scocca portante, le piccole 600 (1955) e 500 (1957) motorizzano l'Italia. La 124 del 1966 sarà la seconda vettura più prodotta al mondo, con la successiva 128 inizia l'era della trazione anteriore. La Fiat ha vinto nove volte il premio Auto dell'Anno; nello sport fra gli altri un record mondiale di velocità nel 1924 e cinque Mondiali Rally (tre nel campionato Costruttori e due in quello Piloti). Oggi fa parte del nuovo gruppo Stellantis, nato da FCA e PSA.

<b>501/502/503 TORPEDO</b>	1460	1919-27	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>501S</b>	1460	1921-26	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>505/507 TORPEDO</b>	2296	1919-27	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>510/512 TORPEDO</b>	3446	1919-28	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>510S</b>	3446	1920-25	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>519/519 A/519 B TORPEDO</b>	4766	1922-27	215.000	185.000	160.000	130.000	96.000	64.000	32.000

Per ordini e chiarimenti sui prodotti di vendita diretta (volumi e raccoglitori)

**ED EditorialeDomus**

puoi contattare il servizio clienti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.vendite@edidomus.it**

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## 509/509 A

990 | 1925-29

Prima Fiat prodotta in grande serie, è stata l'auto più diffusa d'Italia prima dell'arrivo delle utilitarie e una delle prime vendute a rate. Spinta da un piccolo "quattro in linea" con valvole e albero in testa, è disponibile di serie con carrozzeria berlina, torpedo, cabriolet, coupé e Coupé Royal, cui si aggiungono le realizzazioni dei carrozzieri. Semplice e compatta, oggi è un'ottima scuola per chi vuole impraticarsi con la guida delle auto anteguerra. Con l'evoluzione 509A nascono le versioni Taxi e Commerciale.

37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>509 S</b>	990	1925-29	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>520 TORPEDO</b>	2244	1927-29	56.500	45.000	37.500	30.000	18.800	15.000	7.500
<b>521/521 C</b>	2516	1928-31	56.500	45.000	37.500	30.000	18.800	15.000	7.500
<b>525/525 N/525 S</b>	3739	1928-31	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>525 SS</b>	3739	1929-31	225.000	180.000	150.000	120.000	75.000	60.000	30.000
<b>514 S/SS MILLE MIGLIA</b>	1438	1929-32	250.000	200.000	165.000	130.000	83.000	66.000	33.000
<b>514/514 L</b>	1438	1929-32	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>522 C/522 L</b>	2516	1931-33	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>522 S</b>	2516	1932-33	57.000	45.500	38.000	30.500	19.000	15.200	7.600
<b>515</b>	1438	1931-34	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>524 C/524 L</b>	2516	1931-34	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>508 "BALILLA" (3M) BERLINA</b>	995	1932-34	28.800	23.400	18.000	15.300	12.600	9.000	5.400
<b>508 «BALILLA» (3M) BERLINA LUSO</b>	995	1932-34	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>508 «BALILLA» (3M) TORPEDO</b>	995	1932-34	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>508 «BALILLA» (3M) SPIDER</b>	995	1932-34	40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
<b>508 «BALILLA» (3M) SPIDER SPORT</b>	995	1933-34	225.000	180.000	150.000	120.000	75.000	60.000	30.000
<b>508 M</b>	995	1933-37	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>508 «BALILLA» (4M) BERLINA 2 P.</b>	995	1934-37	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>508 «BALILLA» (4M) BERLINA 4 P.</b>	995	1934-37	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>508 «BALILLA» (4M) TORPEDO</b>	995	1934-37	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>508 «BALILLA» (4M) SPIDER</b>	995	1934-37	39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
<b>508 S «BALILLA» (4M) S.S. COPPA D'ORO</b>	995	1934-37	225.000	180.000	150.000	120.000	75.000	60.000	30.000
<b>508 S «BALILLA» (4M) BERL. MILLE M.</b>	995	1935-37	250.000	200.000	165.000	130.000	83.000	66.000	33.000
<b>518 C/518 L «ARDITA» 1750</b>	1758	1933-38	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>518 C/518 L «ARDITA» 2000</b>	1944	1933-38	49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
<b>527/527 S «ARDITA» 2500</b>	2516	1934-37	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000

## 2800 BERLINA MINISTERIALE

2852 | 1938-44

L'ultimo modello inedito realizzato dalla Casa prima della seconda guerra mondiale è una severa limousine di rappresentanza mossa da un 6 cilindri a valvole in testa non privo di una certa verve (viaggia a 130 di punta massima). Moderna al suo apparire, ha le sospensioni anteriori indipendenti con molle e ammortizzatori in foderi verticali e anticipa la moda del frontale a prua di nave poi ripresa da altri modelli della gamma. In esecuzione Torpedo fu l'auto ufficiale dei primi presidenti della Repubblica sino al 1965.

120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



## 500 «TOPOLINO» BERLINA (B. CORTA)

569 | 1936-38

La 500, la cui linea aerodinamica nasce da quella della 1500 del 1935, viene presentata nel giugno del 1936 e si guadagna il titolo di più piccola vettura al mondo costruita in grande serie. Presto viene affettuosamente battezzata dal pubblico Topolino. Dapprima è disponibile con carrozzeria berlina, ma pochi mesi dopo arriva anche la versione Trasformabile. Dopo i primi 46.000 esemplari prodotti (denominati "balestra corta" per via delle balestre a 1/4 di ellisse), nel 1938 il retrotreno viene dotato di balestre semiellittiche longitudinali (da cui il soprannome "balestra lunga"). Il motore di 570 cc da 13 CV non consente prestazioni tali da potersi muovere agevolmente nel traffico odierno. Dal 1936 al 1948 ne sono state costruite 122.213.

22.400	18.200	14.000	11.900	9.800	7.000	4.200
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>			anni			
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>500 «TOPOLINO» TRASF. (B. CORTA)</b>						569	1936-38
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>500 «TOPOLINO» BERLINA (B. LUNGA)</b>						569	1938-45
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>500 «TOPOLINO» TRASF. (B. LUNGA)</b>						569	1938-45
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>500 A (BALESTRA LUNGA)</b>						569	1946-48
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>500 B</b>						569	1948-49
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>500 B GIARDINIERA LEGNO</b>						569	1948-49
	28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
<b>500 C</b>						569	1949-55
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>500 C GIARDINIERA LEGNO</b>						569	1949-52
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>500 C BELVEDERE</b>						569	1952-55
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>508 C (NUOVA BALILLA)</b>						1089	1937-39
	31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
<b>508 L (NUOVA BALILLA)</b>						1089	1937-39
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>508 C MILLE MIGLIA</b>						1089	1938-39
	180.000	145.000	120.000	96.000	60.000	48.000	24.000
<b>508 C 1100 MILITARE</b>						1089	1939-45
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400

## 1500 A/B/C 1493 | 1935-47

È una pietra miliare nell'evoluzione tecnica e stilistica del marchio. Per la prima volta una Fiat ha l'avantreno a ruote indipendenti, con ammortizzatori e molle elicoidali racchiusi in astucci orizzontali. E il telaio a trave centrale con un baricentro molto basso, degno corollario di una carrozzeria che segue la scuola streamline americana, ma di gusto tutto italiano (ne è autore Mario Revelli di Beaumont) con tanto di fari parzialmente incassati. Il suo motore, uno dei più piccoli sei cilindri in linea di serie, varrebbe da solo l'investimento.

45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>1500 D</b>						1493	1948-49
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>1500 E</b>						1493	1949-50
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>1100 (A)/(A)L</b>						1089	1939-48
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>1100 B/BL</b>						1089	1948-49
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>1100 E/EL</b>						1089	1949-53
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400

Modello	cm <sup>3</sup>			anni			
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## 1100 S 1089 | 1947-50

Diretta discendente della 508 S Mille Miglia d'anteguerra, migliora le prestazioni (grazie al radiatore dell'olio e all'albero a camme comandato da ingranaggi) lasciandone invariata l'impostazione di berlina sportiva a due volumi con coda tronca. Ne saranno prodotte 801, con lievi varianti stilistiche come il numero di bacchette della mascherina e le carenature delle ruote posteriori. Sul mercato attuale è un pezzo d'alta collezione, e come per tutte le sportive derivate dalla grande serie occorre prestare attenzione ai falsi.

205.000	160.000	135.000	108.000	67.500	54.000	27.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------



<b>1100 S</b>						1089	1950-51
	180.000	145.000	120.000	96.000	60.000	48.000	24.000
<b>8V</b>						1996	1952-54
	1.100.000	980.000	850.000	680.000	510.000	340.000	170.000
<b>8V ZAGATO</b>						1996	1952-54
	1.800.000	1.500.000	1.300.000	1.000.000	780.000	520.000	260.000
<b>1400</b>						1395	1950-54
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>1400 CABRIOLET</b>						1395	1950-54
	42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
<b>1400 A</b>						1395	1954-56
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>1400 B</b>						1395	1956-58
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>1400/A/B DIESEL</b>						1901	1953-58
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>1900</b>						1901	1952-54
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>1900 TORPEDO POLIZIA</b>						1901	1952-54
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>1900 A</b>						1901	1954-56
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>1900 B</b>						1901	1956-58
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>1900 GRANLUCE</b>						1901	1952-54
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>1900 A GRANLUCE</b>						1901	1954-56
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000

**Q** **P** **QUATTORRUOTE**  
Professional

**SEI UN PROFESSIONISTA?**

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

[www.quattorruote.it](http://www.quattorruote.it)

o richiedi informazioni scrivendo a

[professional@edidomus.it](mailto:professional@edidomus.it)

**Modello** | cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## 1900 B GRANLUCE

1901 | 1956-58

Punto massimo di evoluzione della serie 1400-1900, è una coupé di linea americaneggiante con molti preziosismi (cromature, livree bicolore, assenza di montante centrale, lunotto panoramico) e dai contenuti tecnici di rilievo: surpressore sull'impianto frenante, pneumatici tubeless, cambio a cinque marce (davvero insolito, all'epoca) con giunto idraulico. Costruita con cura pressoché artigianale presso il Reparto Carrozzerie Speciali del Lingotto, è una splendida testimonianza della capacità della Fiat di addentrarsi nei territori dell'alto di gamma.

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------


**1100/103** | 1089 | 1953-56

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**1100/103 FAMILIARE** | 1089 | 1953-56

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

## 1100/103 TV

1089 | 1953-56

Sulla scocca della Nuova 1100 (sigla di fabbrica 103), nello stesso 1953 della presentazione, viene lanciata la versione sportiva con 50 CV anziché 36, che la spingono a 135 km/h contro 115. La distinguono la verniciatura bicolore e il fendinebbia singolo centrale. È stata la prima 1100 della nuova generazione ad attirare le attenzioni dei collezionisti ed è uno dei modelli più ambiti per le gare di regolarità (può partecipare alla Mille Miglia). Gestione e restauro sono semplici ed economici, ma occhio ai falsi assemblati con pezzi di diversa provenienza.

41.500	33.000	27.500	22.000	13.800	11.000	5.500
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------


**1100/103 TV TRASFORMABILE** | 1089 | 1955-56

45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**1100/103 E** | 1089 | 1956-57

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**1100/103 E FAMILIARE** | 1089 | 1956-57

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**Modello** | cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**1100/103 E TV** | 1089 | 1956-57

41.500	33.000	27.500	22.000	13.800	11.000	5.500
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**1100/103 E TV TRASFORMABILE** | 1089 | 1956-57

45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**1100/103 D** | 1089 | 1957-60

12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**1100/103 D FAMILIARE** | 1089 | 1957-60

13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

## 1100/103 H LUSO

1089 | 1959-60

La serie delle 1100 con le pinnette, evidente omaggio alla moda d'Oltreoceano, inizia nel 1957 con la 103 D. Le si affianca due anni dopo la H, altrimenti nota come Lusso o anche come "coda di rondine" per via del motivo stilizzato sui parafranghi posteriori.

La distinguono la verniciatura bicolore e numerosi elementi specifici (coppe ruota, calandra, rostri paraurti, interni). È probabilmente la 1100 migliore: più moderna, dalla cintura in giù, della 103 originaria, ma ancora con il padiglione bombato.

13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------


**1100 EXPORT** | 1089 | 1960-62

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**1100 FAMILIARE** | 1089 | 1960-62

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**1100 SPECIAL** | 1089 | 1960-62

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**1100 D** | 1221 | 1962-66

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**1100 D FAMILIARE** | 1221 | 1962-66

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**1100 R** | 1089 | 1966-69

6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**1100 R FAMILIARE** | 1089 | 1966-69

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**1200 GRANLUCE** | 1221 | 1957-60

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**1200 TRASFORMABILE** | 1221 | 1957-60

43.500	35.000	29.000	23.200	14.500	11.600	5.800
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

Per ordini o informazioni sulle riviste

**ED EditorialeDomus**

 puoi contattare il servizio abbonamenti  
al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.abbonamenti@edidomus.it**

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## 600 (VETRI SCORREVOLI)

633 | 1955-57

L'utilitaria che renderà l'auto veramente accessibile a tutti gli italiani nasce da un progetto di Dante Giacosa ed è spinta da un quattro cilindri di 633 cc. Inizialmente è disponibile soltanto a tetto rigido, quella con il "tendalino" arriva nel 1956. Gli esemplari fino al 1958 hanno i lampeggiatori sui parafranghi anteriori e i gruppi ottici posteriori completamente rossi. Le porte di questa serie sono sempre a favore di vento. È un pezzo di storia semplice da gestire e da restaurare e altrettanto facile da rivendere.

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



### 600 TRASF. (VETRI SCORREVOLI)

633 | 1956-57

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

### 600

633 | 1957-60

13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

### 600 TRASFORMABILE

633 | 1957-60

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

### 600 D

767 | 1960-69

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

### 600 D TRASFORMABILE

767 | 1960-69

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

### 600 MULTIPLA

633 | 1956-60

25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

## 600 D MULTIPLA

767 | 1960-67

Quando era un'auto d'uso quotidiano era additata come pericolosa per il suo posto di guida molto esposto agli urti. È stata il mulo da lavoro di molti artigiani e tassisti e il minibus di piccole comunità. Nella sua carriera ha montato sia il motore della 600 sia il 750 della 600 D. Poteva essere acquistata con 4/5 posti, con 6 o nella versione per tassisti con due strapuntini. L'intelligenza della sua concezione ne ha fatto oggi un pezzo molto ambito, con quotazioni piuttosto alte. I ricambi specifici non sono certo economici.

24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



### NUOVA 500

479 | 1957

22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

### NUOVA 500 ECONOMICA

479 | 1957-59

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

### NUOVA 500 NORMALE

479 | 1957-59

20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

### NUOVA 500 SPORT

499 | 1958-60

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

### NUOVA 500 TETTO APRIBILE

479 | 1959-60

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

### NUOVA 500 SPORT TETTO APRIBILE

499 | 1959-60

27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

### 500 D

499 | 1960-65

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

## 500 F

499 | 1965-72

Miglioramenti alla meccanica e soprattutto una scocca interamente nuova (inedito padiglione e porte con apertura controvento) contraddistinguono la versione della 500 di metà anni Sessanta, rimasta in produzione insieme alla L fino alla comparsa della R, che nel 1972 unifica le due versioni (prodotte complessivamente in 2.272.092 unità). È un ottimo compromesso fra affidabilità e prezzo (entrambi punti deboli della prima serie e della N) da un lato e look retrò (che manca alla L e alla R) dall'altro. Il mercato ne offre veramente molte, spesso sfruttate e bisognose di importanti e costosi interventi.

8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



### 500 LUSSO

499 | 1968-72

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

### 500 R

594 | 1972-75

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

### 500 GIARDINIERA

499 | 1960-67

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

### 1800/1800 B

1795 | 1959-68

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

## 1800/1800 B FAMILIARE

1795 | 1959-68

Insieme con gli altri modelli della famiglia (2100 e 2300) è la sola station wagon a sei cilindri prodotta dalla Casa torinese. La B, maggiormente diffusa rispetto alla prima serie, è molto più fruibile in quanto dotata di motore potenziato (da 75 a 86 CV DIN), freni a disco e non a tamburo, retrotreno a balestre anziché a mezza balestre più molle. Spaziosa, versatile (il portellone si apre in due parti), brillante e confortevolissima, è la Fiat che non ti aspetti: quanto di più lontano possibile dall'immaginario di auto popolare.

12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>2100</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>2100 SPECIALE</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>2100 FAMILIARE</b>							
	15.800	12.600	10.500	8.400	5.300	4.200	2.100
<b>2300</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>2300 SPECIALE</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>2300 FAMILIARE</b>							
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600

## 2300 LUSSO

2279 | 1963-68

In occasione del Salone di Ginevra del 1963 la Casa torinese svela la 2300 Lusso, che si distingue dalla precedente 2300 sia nella carrozzeria sia nella meccanica. A colpo d'occhio si notano i rostri gommati ai paraurti, i nuovi gruppi ottici posteriori e l'inedito cofano bagagli. Meccanicamente figurano il servofreno a depressione, snodi delle sospensioni anteriori e della tiranteria dello sterzo a lubrificazione permanente e l'alternatore. Tra gli optional, la trasmissione automatica e il servosterzo. Numerose poi le differenze nell'allestimento interno. Oggi questa sei cilindri con le pinne è poco richiesta dal mercato, pur avendo una bella linea ed essendo comoda e affidabile.

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



<b>2300 LUSSO FAMILIARE</b>							
	21.800	17.400	14.500	11.600	7.300	5.800	2.900
<b>2300 COUPÉ</b>							
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>2300 COUPÉS</b>							
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>1500 L</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>1200 CABRIOLET</b>							
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>1500 CABRIOLET (OSCA)</b>							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000

Per ordini e chiarimenti sui prodotti di vendita diretta (volumi e raccoglitori)

# ED EditorialeDomus

puoi contattare il servizio clienti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

[uf.vendite@edidomus.it](mailto:uf.vendite@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## 1500 CABRIOLET

1481 | 1963-66

Al Salone di Ginevra del 1963 la 1200 Cabriolet viene sostituita dalla 1500, equipaggiata col quattro cilindri monoalbero di 1481 cc da 80 CV SAE (lo stesso della omonima berlina). Stilisticamente viene rivista la parte frontale: il cofano perde la vistosa presa d'aria, la calandra abbandona la forma trapezoidale per assumere uno sviluppo orizzontale e i rostri del paraurti divengono più compatti. Rispetto alla versione precedente, la nuova 1500 si rivela non solo più veloce (160 km/h anziché 145), ma soprattutto più elastica e regolare nell'erogazione.

25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>1500 COUPÉ (OSCA)</b>							
	40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
<b>1500 COUPÉ</b>							
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>1600 S CABRIOLET</b>							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>1600 S CABRIOLET</b>							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>1600 S COUPÉ</b>							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>1300</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>1300 FAMILIARE</b>							
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300

## 1500/1500 C

1481 | 1961-67

La sua linea "a saponetta" ispirata alla Chevrolet Corvair cela una meccanica tradizionale, ma non banale: è la prima Fiat con i freni (anteriori) a disco e il suo motore, con camere di scoppio polisferiche, rappresenta la versione ridotta a quattro cilindri del sei in linea della 1800-2100. Questa prima serie costituisce una scelta più originale rispetto alla successiva 1500 C del 1964; praticamente identica alla 1300, si riconosce solo per le cornici cromate dei finestrini. Preferibili le versioni successive all'ottobre 1963, con servofreno.

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>1500 FAMILIARE</b>							
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>850 NORMALE/SUPER</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>850 IDROMATIC</b>							
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>850 SPECIAL</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600

## 850 COUPÉ 843 | 1965-68

Non ci sono stilisti di grido dietro le forme aggraziate della più piccola coupé mai entrata ufficialmente nella gamma Fiat, bensì il centro stile interno. La prima serie conserva la cilindrata della berlina però con 47 CV anziché 37, il che legittima l'impiego di freni anteriori a disco raffreddati da cerchi con feritoie di aerazione oltre che a canale allargato. Proprio con questo modello ricompare il vecchio stemma a corona d'alloro, che da quel momento frugerà su tutte le Fiat sportive. Una coupé economica e brillante, con il sapore delle "tutto dietro".

	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



850 SPORT COUPÉ	903						1968-71
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
850 SPIDER	843						1965-68
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400

## 850 SPORT SPIDER 903 | 1968-72

Fa bella mostra di sé al Salone di Ginevra del 1965 la 850 Spider, vetturetta sportiva fortemente voluta da Bertone. Nel 1968 la meccanica viene aggiornata mediante l'adozione del quattro cilindri di 903 cc da 52 CV DIN. Anche la carrozzeria subisce alcuni interventi: scompaiono i proiettori carenati, vengono montati i rostri con inserti in gomma ai paraurti e viene eliminata la grigliatura posteriore. La Bertone ne produce una versione con hardtop, la Racer Convertible. Economica e di facile gestione, si porta a casa con somme ragionevoli; ancora oggi è in grado di divertire.

	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--	--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



850 FAMILIARE	843-903						1965-76
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
DINO 2000 COUPÉ	1987						1967-69
	40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
DINO 2000 SPIDER	1987						1966-69
	105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000
DINO 2400 COUPÉ	2418						1969-72
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## DINO 2400 SPIDER 2418 | 1969-72

Nel 1969 arriva la seconda generazione della Dino, distinta da importanti novità meccaniche. In primis il motore V6 di 2,4 litri da 180 CV, che si rivela decisamente meno capriccioso del precedente. Rilevante anche l'adozione del retrotreno a ruote indipendenti (tipo 130), che migliora in modo sensibile la tenuta. Dal punto di vista stilistico la Spider, che ricordiamo reca la firma di Pininfarina, evidenzia una nuova calandra, paraurti con banda in gomma e ruote senza galletto centrale. Più affidabile e sicura della 2000, ha fatto meno breccia nel cuore dei collezionisti rispetto alla prima serie. Gli esemplari in vendita spesso sono poco sfruttati.

	93.000	74.500	62.000	49.500	31.000	24.800	12.400
--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



124	1197						1966-70
	5.700	4.600	3.800	3.000	1.900	1.500	800
124 FAMILIARE	1197						1966-74
	7.200	5.800	4.800	3.800	2.400	1.900	1.000
124 SPECIAL	1438						1968-70
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
124 (II/III S.)	1197						1970-74
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
124 SPECIAL (II/III S.)	1438						1970-74
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
124 SPECIAL T/T 1600	1438-1592						1970-74
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
124 SPORT COUPÉ (I S.)	1438						1967-69
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
124 SPORT COUPÉ (II S.)	1438-1608						1969-72
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
124 SPORT COUPÉ 1.6/1.8	1592-1756						1972-74
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600

## 124 SPORT SPIDER (I S.) 1438 | 1966-69

A pochi mesi di distanza dalla presentazione della 124 berlina (marzo 1966) debutta al Salone di Torino la versione spider, disegnata per la Pininfarina da Tom Tjaarda, che prende ispirazione dal prototipo Rondine del 1963. Interessante il motore bialbero di 1438 cc da 90 CV, capostipite di una fortunata serie di propulsori. Il cambio è a cinque marce. Oggi è la versione meno facile da trovare, ma ha il fascino della prima serie. Le prestazioni sono ovviamente inferiori rispetto a quelle che offrono le successive 1600 (108 CV) e 1800 (118 CV).

	27.200	21.600	16.000	13.600	12.000	9.600	4.800
--	--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



124 SPORT SPIDER (II S.)	1608						1969-72
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>124 SPORT SPIDER 1.6/1.8</b>						1592-1756	1972-75
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>SPORT SPIDER 2.0</b>						1995	1979-82
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>SPIDER EUROPA PININFARINA</b>						1995	1982-85
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>SPIDER EUROPA VOLUMEX PININF.</b>						1995	1982-85
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000

## 124 ABARTH RALLY

1756 | 1972-76

Preceduta da un prototipo Pininfarina, nel novembre del 1972 debutta ufficialmente la 124 Abarth Rally, che segna l'ingresso dell'Abarth nel gruppo Fiat. Il bialbero è il 1800 della Sport Spider, portato però a 170 CV; il retrotreno diviene a ruote indipendenti con schema McPherson. La scocca, che viene dotata di hardtop imbullonato, di rollbar e di vistosi codolini allargati sui passaruota, viene alleggerita di circa un quintale; specifici anche gli interni. Ha dominato la scena sportiva della prima metà degli anni Settanta. Ne sono state prodotte circa 1000 e molte sono sopravvissute.

90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



<b>125</b>						1608	1967-69
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>125 SPECIAL</b>						1608	1968-70
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>125 SPECIAL (II S.)</b>						1608	1970-72
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>130 BERLINA 2800</b>						2866	1969-71
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600

## 130 BERLINA 3200

3235 | 1971-77

Pochi mesi dopo l'arrivo della Coupé, la berlina ne riceve sia il motore sia la plancia, rimanendo tuttavia inalterata (scritte a parte) nella carrozzeria. Il passaggio dal motore di 2,8 a quello di 3,2 litri comporta un guadagno modesto di potenza (165 CV contro 160). Straordinariamente spaziosa e con un notevole confort di marcia - ha quattro ruote indipendenti - è un "pezzo" viaggiante della storia del nostro Paese: fu l'auto di Stato dei potenti della Prima Repubblica, ed è stata l'ultima sei cilindri Fiat (Croma V6 motorizzata Alfa Romeo a parte).

12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>130 COUPÉ</b>							3235   1971-77
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>128</b>							1116   1969-72
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>128 RALLY</b>							1290   1971-74
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>128 (II S.)/SPECIAL</b>							1116-1290   1972-76
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>128 (III S.)</b>							1116-1290   1976-85
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>128 FAMILIARE</b>							1116   1969-72
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>128 FAMILIARE (II/III S.)</b>							1116-1290   1972-80
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700

## 128 SPORT COUPÉ S/SL

1116-1290 | 1971-75

Nata per sostituire la 850 Sport Coupé, la nuova sportivetta torinese sposta in alto l'asticella in fatto di dimensioni, prestazioni e prezzo. Nell'articolata gamma della 128 Sport Coupé la SL è la versione meglio rifinita e largamente preferita dal pubblico: si riconosce per i quattro fari tondi, le ruote di foggia sportiva, i profili lucidi ai cristalli e le maniglie cromate. Due le cilindrata ("1100" e "1300") del monoalbero a camme in testa, per 64-75 CV. Oggi poco diffusa, merita di essere riscoperta: è facile e divertente da guidare.

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>128 3P</b>							1116-1290   1975-80
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>127 (I S.)</b>							903   1971-77
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>127 (II S.)</b>							903-1049   1977-81
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>127 (III S.)/UNIFICATA</b>							903-1049   1981-86
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400

**Q** | **P** **QUATTORRUOTE**  
Professional

**SEI UN PROFESSIONISTA?**

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

[www.quattorruotepro.it](http://www.quattorruotepro.it)

o richiedi informazioni scrivendo a

[professional@edidomus.it](mailto:professional@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

## 127 SPORT

1049 | 1978-81

Finita l'era delle piccole coupé stile 850 e di là da venire quella delle piccole "bombe" come la Uno Turbo, alle velleità sportive della clientela Fiat pensa la versione "cattiva" della 127. Monta il 1050 ad aste e bilancieri della 127 CL, ma potenziato da 50 a 70 CV; si distingue per la calandra più grintosa, gli spoiler al paraurti anteriore e sopra il lunotto, l'interno con sedili sportivi. La gamma colori è ridotta: nero, argento e arancione. Nel 1981 arriva la seconda serie, riconoscibile per la vistosa banda adesiva sulle fiancate. Pochi mesi dopo ecco l'ultima evoluzione: motore 1300 da 75 CV, cambio a cinque marce, nuovo frontale (griglia e proiettori), inediti paraurti e fascioni laterali in plastica, gruppi ottici posteriori di maggiori dimensioni, spoiler alla base del lunotto, plancia e rivestimenti completamente rivisti.

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni
127 SPORT 5 MARCE		
9.800	7.800	6.500
5.200	3.300	2.600
1.300		
127 PANORAMA		
4.500	3.600	3.000
2.400	1.500	1.200
600		
127 PANORAMA DIESEL		
2.300	1.800	1.500
1.200	800	600
300		
127 (III S.) DIESEL		
2.300	1.800	1.500
1.200	800	600
300		
147 DIESEL		
1.500	1.200	1.000
800	500	400
200		

## X1/9

1290 | 1972-78

L'erede della 850 spider arriva alla fine del 1972 e si chiama X 1/9, innovativa scoperta due posti tipo "Targa" (ossia con tettuccio rigido amovibile) disegnata da Marcello Gandini per la Bertone, che cura la produzione anche quando nel 1982 il modello uscirà dai listini Fiat e sarà commercializzato con il marchio della storica carrozzeria torinese. Lo stile riprende quello del prototipo Runabout del 1969. Il motore, il 1300 della 128 Sport Coupé da 75 CV, è collocato in posizione posteriore-centrale, uno schema che garantisce un'ottimale distribuzione dei pesi. L'impianto frenante prevede dischi sulle quattro ruote. La X 1/9 si rivela veloce (oltre 170 km/h) e molto divertente da guidare.

20.400	16.200	12.000	10.200	9.000	7.200	3.600
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni
X1/9 FIVE SPEED/IN BERTONE		
15.300	12.200	9.000
7.700	6.800	5.400
2.700		
X1/9 FIVE SPEED BERTONE		
18.700	14.900	11.000
9.400	8.300	6.600
3.300		

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

## 126/126 PERSONAL

594-652 | 1972-83

Semplificando, è una 500 con una carrozzeria più moderna e squadrata, ispirata a quella della 127. In realtà la prima serie della 126 rappresenta una significativa evoluzione: il cambio è finalmente sincronizzato (prima esclusa), il serbatoio è in posizione di sicurezza, l'abitabilità posteriore e la visibilità sono nettamente migliorate, l'abitacolo risulta più curato, con tanto di plancia imbottita. Più facile da guidare rispetto alla 500 (non serve la doppietta), rappresenta una scelta a suo modo "originale" e persino snob.

4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



Modello	cm <sup>3</sup>	anni
126/BIS/UP		
3.800	3.000	2.500
2.000	1.300	1.000
500		
131 (I/II/III S.) BERLINA		
4.500	3.600	3.000
2.400	1.500	1.200
600		
131 (I/II/III S.) PANORAMA		
5.300	4.200	3.500
2.800	1.800	1.400
700		
131 PANORAMA D		
3.000	2.400	2.000
1.600	1.000	800
400		
131 SUPERMIRAFIORI BERLINA		
6.000	4.800	4.000
3.200	2.000	1.600
800		
131 SUPERMIRAF. PANORAMA		
6.800	5.400	4.500
3.600	2.300	1.800
900		
131 MIRAFIORI/SUPERM. D		
3.800	3.000	2.500
2.000	1.300	1.000
500		

## 131 RALLY ABARTH

1995 | 1976-78

Derivata dall'esperienza dell'Abarth 031, che montava sulla scocca della 131 il V6 della 130, adotta il due litri a quattro valvole per cilindro da 140 CV. La base di partenza è la berlina due porte, sulla quale si interviene rinforzando la scocca e al contempo alleggerendo la carrozzeria mediante il ricorso a elementi in alluminio e resina sintetica. A fianco degli esemplari ufficiali sarà realizzata anche una versione stradale. Oggi ha quotazioni alte, in crescita, e il fascino di un mostro da rally. Non è facile realizzare repliche credibili; il rischio principale sono gli esemplari sfruttati.

130.000	102.000	85.000	68.000	42.500	34.000	17.000
---------	---------	--------	--------	--------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni
131 RACING		
18.000	14.400	12.000
9.600	6.000	4.800
2.400		

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>131 RACING VOLUMETRICA</b>							1995   1980-81
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>131 VOLUMETRICA 4 PORTE</b>							1995   1981-83
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>132 (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1592-1995   1972-81
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>132 DIESEL (TUTTE LE VER.)</b>							1995-2445   1978-81
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>ARGENTA (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1585-1995   1981-85
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>ARGENTA DIESEL</b>							2445   1981-85
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>ARGENTA TURBO DIESEL</b>							2445   1983-85
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300

## ARGENTA VOLUMEX

1995 | 1983-85

Il finale con botto della 132, di cui l'Argenta è di fatto la quarta serie. Realizzata sulla base della versione ristilizzata del 1983, la Volumex è la più potente di tutta la famiglia: il suo bialbero due litri eroga 135 CV grazie al compressore volumetrico. I motivi d'interesse per acquistarne una sono numerosi: è stata l'ultima grande Fiat a trazione posteriore, è un raro esempio di sovralimentazione alternativa (ossia non con la turbina a gas di scarico) degli anni Ottanta, è una berlina confortevole (ma da guidare con attenzione sul bagnato).

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>RITMO/RITMO SUPER (I S.)</b>							1049-1498   1978-82
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>RITMO D (I S.)</b>							1714   1980-83
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>RITMO 105 TC (I S.)</b>							1585   1981-83
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>RITMO 85 S CABRIO</b>							1498   1981-83
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>RITMO (II S.)</b>							1116-1498   1982-88
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>RITMO 105 TC (II S.)</b>							1585   1983-85
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>RITMO 70-85 CAB. (II S.) / CABRIO B.</b>							1301-1498   1983-85
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>RITMO D (II S.)</b>							1714   1982-85
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>RITMO 125 TC</b>							1995   1981-83
	21.600	17.600	13.500	11.500	9.500	6.800	4.100
<b>RITMO 130 TC</b>							1995   1983-88
	21.800	17.400	14.500	11.600	7.300	5.800	2.900
<b>RITMO (III S.)</b>							1116-1585   1985-88
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>RITMO D (III S.)</b>							1697   1985-88
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>RITMO TURBO DS</b>							1929   1986-88
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>BERTONE RITMO 70 S CABRIO (III S.)</b>							1301   1985-88
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>BERTONE RITMO SUPER CABRIO 100S</b>							1585   1985-88
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>REGATA (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1299-1585   1983-90
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>REGATA D/TURBO DS (TUTTE LE VER.)</b>							1698-1929   1983-90
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>REGATA WEEKEND (TUTTE LE VER.)</b>							1301-1585   1984-90
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>REGATA W. D/TURBO DS (TUTTE LE V.)</b>							1698-1929   1984-90
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200

## PANDA 30

652 | 1980-86

La più francese delle utilitarie italiane punta sulla praticità: vetri piatti, abitacolo camaleontico (il divano può diventare un'amaca, la plancia è un marsupio, il posacenere scorre), assale posteriore rigido con balestre, fasce paracolpi sulle fiancate. Mentre la 45 ha il motore trasversale della 127 la 30 adotta, per la prima volta in posizione anteriore (longitudinale) il bicilindrico della 126, potenziato. Decisamente rumorosa, è una vettura che mette allegria e se la cava anche nel traffico di oggi, pur essendo piuttosto pigra.

4.100	3.200	2.700	2.200	1.400	1.100	500
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



<b>PANDA 45/45 S</b>							903   1980-86
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>PANDA 750/1000</b>							769-999   1986-96
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>PANDA SELECTA</b>							999-1108   1991-98
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>PANDA DIESEL</b>							1301   1986-90
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>PANDA 4X4</b>							965   1983-86
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>PANDA 4X4 (TUTTE LE VERSIONI)</b>							999-1108   1986-04
	6.300	5.000	4.200	3.400	2.100	1.700	800
<b>UNO (TUTTE LE VERSIONI)</b>							903-1498   1983-90
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>UNO SELECTA</b>							1116   1988-89
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

## UNO TURBO I.E./ANTISKID

1301 | 1985-89

La Uno da 200 all'ora e 0-100 in meno di 10 secondi arriva nell'aprile 1985 e segna l'ingresso della Fiat nel segmento delle sportive compatte. Il motore di 1301 cc sovralimentato da un turbocompressore IHI eroga 105 CV. È una sportiva discreta, riconoscibile principalmente per i cerchi in lega con pneumatici 175/60 HR 13, il paraurti anteriore e lo spoiler sul portellone. Nel novembre del 1987 viene introdotto un lieve restyling; a richiesta è ottenibile l'Antiskid, un ABS semplificato. Trovare oggi un esemplare affidabile è un terno al lotto in quanto quasi sempre la meccanica risulta sfruttata al massimo. Nel caso, non esitate.

13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>UNO D/DS</b>						1301	1983-89
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>UNO 60 D/DS</b>						1697	1986-89
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>UNO 1.3 D/DS (II S.)</b>						1301	1989-93
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>UNO TURBO D</b>						1367	1986-89
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>UNO TURBO I.E 1400/RACING</b>						1372	1989-93
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>UNO (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						903-1499	1989-95
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>UNO SELECTA/SELECTA IE (II S.)</b>						1116-1499	1989-94
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>UNO 1.7/1.9 D/DS (II S.)</b>						1697-1929	1989-95
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>UNO TURBO D (II S.)</b>						1367	1989-95
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>DUNA</b>						1116-1301	1987-91
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>DUNA DS</b>						1697	1987-90
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>DUNA WEEKEND</b>						1116-1301	1987-91
2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300	
<b>DUNA WEEKEND DS</b>						1697	1987-91
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>ELBA</b>						1297-1581	1986-90
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>CROMA 1.6/2.0 CHT/I.E.</b>						1585-1995	1985-97
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>CROMA 2.0 I.E. TURBO</b>						1995	1985-97
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>CROMA 2.0 IE 16V</b>						1995	1992-96
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>CROMA 2.5 V6</b>						2492	1993-96
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

<b>CROMA D</b>						2499	1986-90
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>CROMA TURBO D</b>						2499-2500	1985-97
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>CROMA 1.9 TD-ID</b>						1929	1988-97
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>TIPO (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1108-1995	1988-96
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>TIPO 1.8 I.E. 16V</b>						1756	1989-93
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>TIPO 2000 16V</b>						1995	1990-96
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>TIPO DS/TURBO DS</b>						1697-1929	1988-96
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>TEMPRA (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1372-1756	1990-97
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>TEMPRA 2.0 IE</b>						1995	1990-95
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>TEMPRA SW (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1372-1756	1990-97
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>TEMPRA 2.0 IE SW</b>						1995	1990-95
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>TEMPRA DS/TURBO DS</b>						1929	1990-96
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>TEMPRA SW DS/TURBO DS</b>						1929	1990-97
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>TEMPRA 2.0 IE STATION WAGON 4X4</b>						1995	1992-95
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>CINQUECENTO</b>						704-903	1991-98
2.100	1.700	1.400	1.100	700	600	300	
<b>CINQUECENTO SPORTING</b>						1108	1994-99
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>SEICENTO 900I/1.1I</b>						899-1108	1998-05
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>SEICENTO 1.1I SPORTING</b>						1108	1998-04
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>SEICENTO 1.1I SPORT. M. SCHUMACHER</b>						1108	2001-02
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>PUNTO (I.S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						1108-1581	1993-99
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>PUNTO (I.S.) GT TURBO</b>						1372	1993-99
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>PUNTO (I.S.) CABRIO</b>						1242-1581	1994-00
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>PUNTO (I.S.) D/TD</b>						1697-1698	1993-99
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200	
<b>PUNTO (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						1242	1999-05
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>PUNTO (II S.) 1.8I 16V HGT/ABARTH</b>						1747	1999-03
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>PUNTO (II S.) D/JTD</b>						1910	1999-03
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>BRAVA (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1242-1596	1995-02
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>BRAVA 1.8 16V/115 16V</b>						1747	1995-00
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>BRAVA 1.9 D/TD</b>						1910-1929	1995-02
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200	
<b>BRAVO (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1242-1596	1995-02
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300	
<b>BRAVO 1.8 16V/115 16V</b>						1747	1995-00
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>BRAVO HGT 2.0/155 20V</b>						1998	1995-00
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>BRAVO 1.9 D/TD</b>						1910-1929	1995-02
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	

**Modello** | cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## BARCETTA 16V

1747 | 1995-03

Spider vagamente ispirata alle barchette anni 40 e 50 e in particolare alla Ferrari 166 MM; è opera del designer greco Andreas Zapatinas. È stata costruita dalla Maggiore (ma la verniciatura delle scocche avviene alla Bertone) fino al 2003 e, dopo, nello stabilimento di Mirafiori. Il motore è sempre stato il quattro cilindri di 1747 cm<sup>3</sup> da 130 CV. Nell'aprile del 2000 il cofano bagagli viene rivisto per adottare il terzo stop. Le ultime 2000 prodotte (su un totale di 57.791) sono model year 2003, oggetto di un lieve restyling: nuovi fascioni paraurti, cerchi ruota da 16" e alcuni dettagli dell'abitacolo. I molti esemplari sopravvissuti si presentano generalmente bene, ma attenzione alla ruggine sul pianale causata da eventuali infiltrazioni d'acqua.

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



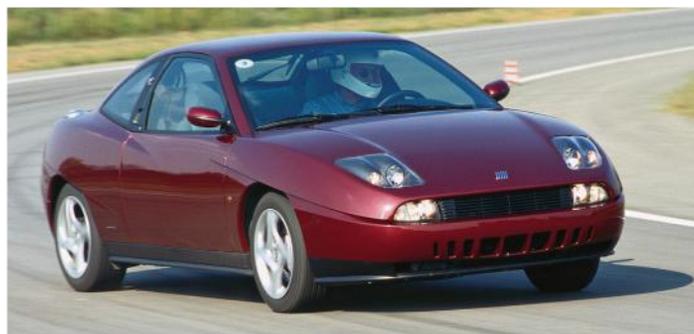
BARCETTA 16V (II S.)		1747	2002-05			
12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
COUPÉ 1.8 16V		1747	1996-00			
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
COUPÉ 2.0 16V/TURBO 16V		1995	1994-98			
12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700

## COUPÉ 2.0 20V/TURBO 20V

1998 | 1996-00

Sulla base della sportiva disegnata da Chris Bangle nasce a metà carriera una versione da 250 km/h, basata sul motore di 1998 cc a cinque cilindri e 20 valvole da 220 CV. Le versioni post 1996 con cambio a sei marce raggiungono i 100 km/h in 6,3 secondi. Tra gli optional, kit estetici marchiati Abarth e sedili Recaro (di serie su alcune edizioni limitate). Molti esemplari sono finiti nell'Europa dell'Est; numerosi di quelli rimasti in Italia sono stati elaborati e personalizzati. Quotazioni al momento stabili.

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



COUPÉ 2.0 TURBO 20V LIMITED EDITION		1998	1998-99			
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
MAREA (TUTTE LE VERSIONI)		1581-1747	1996-03			
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
MAREA 2.0 20V/150 20V/155 20V		1998	1996-03			
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
MAREA TD (TUTTE LE VERSIONI)		1910-2387	1996-03			
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200

**Modello** | cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

MAREA WEEKEND (TUTTE LE VER.)		1581-1747	1996-03			
2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
MAREA 2.0 20V/150 20V/155 20V WEEK.		1998	1996-03			
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
MAREA WEEKEND TD (TUTTE LE VER.)		1910-2387	1996-03			
2.400	1.900	1.600	1.300	800	600	300
PALIO 65/1.2		1242	1999-03			
800	600	500	400	300	200	100
PALIO 75/1.2I/1.2I 16V WEEKEND		1242	1997-04			
1.200	1.000	800	600	400	300	200
PALIO 100/1.6I 16V WEEKEND		1581-1596	1997-04			
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
STILO 2.4 ABARTH 3P/3P SELESPEED		2446	2001-06			
5.600	4.600	3.500	3.000	2.500	1.800	1.100
STILO 2.4 ABARTH 5P SELESPEED		2446	2001-06			
5.600	4.600	3.500	3.000	2.500	1.800	1.100
STILO 2.4 ABARTH 3P M. SCHUMACHER		2446	2004-06			
7.200	5.900	4.500	3.800	3.200	2.300	1.400
MULTIPLA (I S.)		1581-1596	1998-04			
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
MULTIPLA (I S.) BLU/BIPOWER		1581-1596	1998-04			
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
MULTIPLA (I S.) JTD		1910	1998-06			
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
ULYSSE 1.8/2.0/2.0 TURBO (I S.)		1761-1998	1994-02			
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
ULYSSE 1.9 TD/2.0 JTD/2.1 TD (I S.)		1905-2088	1995-02			
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
ULYSSE 2.9 24V (II S.)		2946-2949	2002-05			
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
AR 51		1901	1951-55			
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
AR 55		1901	1955-59			
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
AR 59		1901	1959-73			
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400

## CAMPAGNOLA

1901 | 1951-55

La 4x4 tattica italiana nasce civile, anche se le Forze Armate ne assorbiranno gran parte della produzione. Si chiama Campagnola, è una torpeda come la Jeep americana e il motore è quello della 1900; la versione militare AR 51 è dello stesso anno, la diesel (civile) arriva nel 1953. Le Campagnola A e B con motori potenziati arrivano rispettivamente nel 1955 e 1959; quelle militari corrispondenti si chiamano AR 55 e AR 59. Sul mercato si trovano soprattutto esemplari ex militari, spesso stanchi dopo una seconda vita civile.

13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------



CAMPAGNOLA A		1901	1955-73			
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
CAMPAGNOLA DIESEL		1901	1953-55			
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>CAMPAGNOLA A DIESEL</b>							1901   1955-60
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>CAMPAGNOLA B DIESEL</b>							1901   1960-68
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>CAMPAGNOLA C DIESEL</b>							1895   1968-73
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. CORTA</b>							1995   1974-87
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900

## NUOVA CAMPAGNOLA BENZ. LUNGA

Nonostante l'aspetto da dura e pura, è una mezza rivoluzione, al suo apparire, nel settore delle 4x4: ha infatti la scocca portante e le sospensioni a quattro ruote indipendenti. Però, da brava fuoristrada, ha le ridotte e la trazione anteriore a inserimento manuale (di default è posteriore). La versione Lunga, che segue di un anno e mezzo la corta, ha una migliore abitabilità ma non è altrettanto versatile nell'affrontare terreni accidentati per via dell'angolo d'uscita meno favorevole. Un'alternativa originale a Land Rover e Jeep.

	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



<b>NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL CORTA</b>							2445   1978-87
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>NUOVA CAMPAGNOLA DIESEL LUNGA</b>							2445   1978-87
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>1100 BLR/ELR CAMIONCINO</b>							1089   1948-53
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>1100 T</b>							1089-1481   1957-71
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>238</b>							1221-1498   1969-77
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>850 T</b>							903   1970-76
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>242</b>							2175   1975-82
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>900 E</b>							903   1980-86
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>900 T</b>							903   1976-80
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>508 BALILLA CAMIONCINO</b>							995   1932-37
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>508 BALILLA FURGONE</b>							995   1932-37
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>508L NUOVA BALILLA 1100</b>							1089   1939-47
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>1100 ALR</b>							1089   1947-48
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>1100 BLR/ELR FURGONE</b>							1089   1948-53
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>1100 TN/TN1</b>							1895-1901   1962-71
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>615N</b>							1901   1952-60
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>1100 1031</b>							1089   1954-59
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>241</b>							1438   1969-75
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>600 T</b>							767   1961-70
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>DUCATO (I.S.)</b>							1971   1981-95
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>DUCATO (I.S.) D</b>							1929-2445   1981-95
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>DUCATO (I.S.) TD</b>							1929-2445   1981-95
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>TALENTO</b>							1971   1989-95
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>TALENTO D</b>							1929   1989-95
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200

## FORD

EUROPA

La filiale tedesca della Casa di Henry Ford nasce ad Amburgo nel 1912. Segue una seconda sede a Berlino nel 1925, parte di un piano europeo che comprendeva anche la Gran Bretagna, la Francia e l'Italia (con un a filiale d'assemblaggio a Trieste). Prima della seconda guerra mondiale produceva auto e veicoli commerciali strettamente derivati dalla gamma americana, come le vetture Model T (1926-27), Model A (dal 1928), il camioncino AA, la Rheinland, versione europea della model B e la Köln, derivata dalla Model Y inglese. Nel 1929 apre il nuovo stabilimento di Colonia, nato per sostenere la concorrenza della GM che aveva acquisito la Opel. L'autonomia di progetto arriva con il secondo dopoguerra e i modelli della gamma Taunus, apparsi a partire dal 1952. L'unificazione dei modelli con la gamma inglese inizia negli anni Sessanta quando modelli come la Escort e la Capri erano costruiti in entrambi i Paesi. La definitiva unificazione parte dagli anni Sessanta, quando Cortina (inglese) e Taunus (tedesca) differiscono soltanto per il nome.

<b>KÖLN</b>							921   1933-36
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>RHEINLAND</b>							3285   1934-36
	48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
<b>RHEINLAND CABRIOLET</b>							3285   1934-35
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>EIFEL</b>							1172   1935-39
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>EIFEL CABRIOLET</b>							1172   1936-39
	26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500
<b>EIFEL ROADSTER</b>							1172   1936-39
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>V8</b>							2225-3620   1935-41
	56.500	45.000	37.500	30.000	18.800	15.000	7.500
<b>V8 CABRIOLET</b>							3620   1937-39
	83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
<b>TAUNUS (TUTTE LE VER.)</b>							1172   1939-52
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>TAUNUS DE LUXE CABRIOLET</b>							1172   1951
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>TAUNUS 12M G13 (TUTTE LE VER.)</b>							1172   1952-59
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>TAUNUS 12M G13 CABRIOLET</b>							1172   1953-59
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>TAUNUS 12M (TUTTE LE VER.)</b>							1172-1498   1959-62
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso						
			A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>TAUNUS 12M CABRIOLET</b>	1172-1498	1959-62	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600

### TAUNUS 12M P4/12M P4 TS

La nuova 12 M sulla quale la Ford tedesca adotta per la prima volta la trazione anteriore è frutto del progetto Cardinal, varato inizialmente dalla Casa madre per contrastare sul mercato statunitense lo strapotere della Volkswagen Maggiolino. Destinata però alla commercializzazione in Europa, spicca anche per il motore V4, inedito per un'automobile di serie; di dimensioni notevoli per la sua classe, confortevole e brillante nella versione TS con un 1500 da 55 CV, ha successo anche in Italia. Rappresenta una pietra miliare della Ford tedesca.

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>TAUNUS 12M P4 CABRIOLET</b>	1498	1963-66	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>TAUNUS 12M P6 (TUTTE LE VER.)</b>	1183-1305	1966-70	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>TAUNUS 15M G4B (TUTTE LE VER.)</b>	1498	1955-58	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>TAUNUS 15M G4B CABRIOLET</b>	1498	1955-58	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>TAUNUS 15M P6 (TUTTE LE VER.)</b>	1498-1699	1966-70	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800

### TAUNUS 17M P2 (TUTTE LE VER.)

L'abbondanza di cromature, che esalta le forme opulente e decisamente "americane", caratterizza la prima serie della 17M, lanciata dalla Ford tedesca nel settembre 1957. Per tale ragione essa verrà in seguito soprannominata "Barock Taunus". Questo modello punta sull'estetica glamour, perciò nell'allestimento de Luxe, che ha la livrea bicolore e le gomme a fianco bianco di serie, è il massimo, ma spicca anche per il confort e l'affidabilità. È una delle pietre miliari della Ford tedesca, ma oggi è rara e in Italia è praticamente introvabile.

8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>TAUNUS 17M P2 CABRIOLET</b>	1699	1957-60	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>TAUNUS 17M P3 (TUTTE LE VER.)</b>	1498-1758	1960-64	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	Valore per categoria di stato d'uso						
			A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>TAUNUS 17M P3 TURNIER</b>	1498-1758	1960-64	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>TAUNUS 17M P3 CABRIOLET</b>	1699	1960-64	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>TAUNUS 17M P5 (TUTTE LE VER.)</b>	1498-1699	1964-67	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>TAUNUS 17M P5 TURNIER</b>	1498-1699	1964-67	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>TAUNUS 20M P5 (TUTTE LE VER.)</b>	1998	1964-67	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>TAUNUS 20M P5 TURNIER</b>	1998	1964-67	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>17M P7A (TUTTE LE VER.)</b>	1498-1998	1967-68	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>17M P7A TURNIER</b>	1498-1998	1967-68	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>17M P7B (TUTTE LE VER.)</b>	1498-2293	1968-71	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>17M P7B CABRIOLET</b>	1699-2293	1968-71	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>17M P7B TURNIER</b>	1498-2293	1968-71	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>20M P7A (TUTTE LE VER.)</b>	1998-2293	1967-68	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>20M P7A TURNIER</b>	1998	1967-68	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>20M P7A CABRIOLET</b>	1998	1967-68	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>20M P7B (TUTTE LE VER.)</b>	1998-2550	1968-71	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>20M P7B TURNIER</b>	1998-2550	1968-71	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>26M P7B (TUTTE LE VER.)</b>	2550	1969-71	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>TAUNUS BERLINA (I/II/III S.)</b>	1294-1999	1970-82	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>TAUNUS S.W. (I/II/III S.)</b>	1294-1993	1970-82	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400

### CAPRI (I/II/ S) TUTTE LE VERSIONI

Già partire dal 1960 i vertici della Casa di Dearborn avevano cominciato a pensare a una coupé compatta per il mercato europeo. Lo sviluppo fu quindi affidato agli uffici tecnici e i centri stili delle filiali tedesca e inglese, rispettivamente a Colonia e a Dagenham. La nuova coupé debuttò al Salone di Bruxelles nel gennaio del 1969, accolta da unanimi consensi. Alla base del successo vi erano molteplici fattori: linea sportiva e al tempo stesso elegante, abitabilità per quattro, gamma ampia e un buon rapporto qualità prezzo. La gamma motori prevedeva tre V4 (1.300, 1.500 e 1.700) e due V6 (2.000 e 2.300) e diversi allestimenti. Nell'autunno del 1972 i V4 furono sostituiti da motori a 4 cilindri in linea con cilindrata 1.300 e 1600.

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.0800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	--------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
<b>A+</b>	<b>A</b>	<b>AB</b>	<b>BA</b>	<b>B+</b>	<b>B</b>	<b>C</b>

## CAPRI 2600 RS

2637 | 1970-73

Presentata nel marzo 1970, questa versione della Capri prima serie è pensata come base per vetture da competizione ed è nota come "Plastikbombe", per via delle porte e dei cofani in plastica. Priva di paraurti, ha quattro fari e cerchi in magnesio; il suo V6 ha l'alimentazione a iniezione e di base eroga 150 CV. A ottobre viene lanciata una versione meno estrema, con carrozzeria tutta in acciaio, ma con lo stesso motore, che le consente di superare i 200 km/h e di scattare da 0 a 100 km/h in 9 secondi. Entrambe sono di notevole interesse.

90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



<b>CAPRI 2800 RS/TURBO</b>		2792	1981-83			
60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>CAPRI (III S.) TUTTE LE VERSIONI</b>		1293-2994	1974-78			
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>CAPRI (IV S.) TUTTE LE VERSIONI</b>		1298-2994	1978-87			
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>ESCORT (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>		940-1298	1968-74			
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>ESCORT (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>		940-1297	1975-80			
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>ESCORT (III S.) TUTTE LE VERSIONI</b>		1117-1597	1980-90			
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>ESCORT XR3i/XR3i</b>		1597	1980-90			
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>ESCORT (III S.) CABRIOLET</b>		1392-1597	1983-90			
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>ESCORT XR3i CABRIO</b>		1597	1983-90			
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>ESCORT (III S.) D</b>		1608-1753	1982-90			
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>ESCORT (IV S.) TUTTE LE VERSIONI</b>		1119-1796	1990-95			
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>ESCORT (IV S.) SW (TUTTE LE VER.)</b>		1119-1796	1990-95			
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>ESCORT (IV S.) XR3i</b>		1796	1990-95			
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>ESCORT (IV S.) CABRIOLET</b>		1392-1796	1990-95			
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>ESCORT (IV S.) D</b>		1753	1990-95			
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>ESCORT (IV S.) SW D</b>		1753	1990-95			
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>ESCORT (IV S.) MK7 TUTTE LE VER.</b>		1391-1796	1995-99			
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>ESCORT (IV S.) MK7 SW TUTTE LE VER.</b>		1391-1796	1995-99			
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>ESCORT (IV S.) MK7 CABRIOLET</b>		1392-1796	1995-99			
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
<b>A+</b>	<b>A</b>	<b>AB</b>	<b>BA</b>	<b>B+</b>	<b>B</b>	<b>C</b>

<b>ESCORT (IV S.) MK7 D/TD</b>		1753	1995-99			
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>ESCORT (IV S.) MK7 SW D/TD</b>		1753	1995-99			
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>ESCORT (IV S.) MK7 CABRIOLET TD</b>		1753	1995-99			
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>ESCORT MEXICO</b>		1601	1971-75			
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000

## ESCORT RS 1600

1601 | 1971-75

La RS 1600, versione più sportiva della Escort prima serie, è tra le prime Ford a fregiarsi della sigla RS; monta un motore bialbero da 110 CV che le conferisce prestazioni eccezionali. Come la precedente 1300 GT, essa serve da base per le vetture preparate, che, per molti anni, saranno impiegate con successo nel Mondiale Rally. Di conseguenza è difficile oggi trovare esemplari strettamente di serie. Quelli preparati sono comunque da prendere in considerazione, specie se hanno un palmarès di rilievo.

45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>ESCORT RS 1800</b>		1835	1975-77			
40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
<b>ESCORT RS 2000</b>		1993	1973-77			
40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
<b>ESCORT RS 2000</b>		1993	1977-80			
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600

## ESCORT RS 2000 (IV S.)

1998 | 1991-95

La quarta serie della popolare berlina Ford che, rinnovata esteticamente, ha esordito nel 1990, nel novembre 1991 si arricchisce della potente versione che succede alla XR3i. Ora però il motore è un performante bialbero 16 valvole, con cilindrata di 1.998 cc anziché di 1.597 che, pur dotato di catalizzatore a 3 vie, sviluppa 147 CV e garantisce un'erogazione vigorosa anche ai bassi regimi. Offerta solo con carrozzeria a 3 porte, come l'antenata, questa versione valorizza, con la giusta aggressività, la carrozzeria della nuova serie.

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
Valore per categoria di stato d'uso								
	A+	A	AB	BA	B+	B	C	
<b>ESCORT RS 2000 4X4 (IV S.)</b>							1998	1993-95
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000</b>							1998	1995-96
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>ESCORT (IV S.) MK7 RS 2000 4X4</b>							1998	1995-96
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>ESCORT RS TURBO</b>							1597	1984-90
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700	
<b>ESCORT RS TURBO COSWORTH 4X4</b>							1993	1992-96
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000	
<b>ORION (I/II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1296-1598	1983-90
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>ORION (I/II S.) D</b>							1608-1753	1983-90
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200	
<b>ORION (III S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1297-1598	1990-93
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>ORION (III S.) D</b>							1753	1990-93
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200	
<b>CONSUL/GRANADA BERL. (I S.)</b>							1699-2994	1972-77
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>CONSUL/GRANADA S.W. (I S.)</b>							1699-2994	1972-77
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>GRANADA (II S.) BERLINA</b>							1699-2792	1977-85
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>GRANADA (II S.) BERLINA D</b>							1948-2499	1977-85
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>GRANADA (II S.) S.W.</b>							1699-2792	1977-85
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>GRANADA (II S.) S.W. D</b>							1948-2499	1978-85
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>FIESTA TUTTE LE VERSIONI (I/II S.)</b>							957-1592	1976-89
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>FIESTA D (II S.)</b>							1608	1983-88
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>FIESTA TUTTE LE VERSIONI (III S.)</b>							1118-1796	1989-97
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>FIESTA D (III S.)</b>							1753	1989-95
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200	
<b>FIESTA TUTTE LE VERSIONI (IV S.)</b>							1242-1596	1995-02
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>FIESTA D (IV S.)</b>							1753	1996-02
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200	
<b>FIESTA XR2</b>							1597-1598	1982-89
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>FIESTA XR2I</b>							1597-1796	1989-94
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>FIESTA TURBO</b>							1598	1990-93
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>FIESTA ST (V S.)</b>							1999	2005-06
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>RS 200</b>							1803	1985-86
	300.000	255.000	225.000	180.000	135.000	89.000	44.500	
<b>SCORPIO 1.8/2.0</b>							1796-1998	1985-94
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>SCORPIO 2.8i/2.9i 4X4</b>							2792-2935	1985-94
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>SCORPIO D/TD (TUTTE LE VER.)</b>							2492-2499	1986-94
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200	
<b>SIERRA (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1294-2293	1982-93
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>SIERRA 2.9i 4X4</b>							2933	1988-92
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>SIERRA DIESEL/TD (TUTTE LE VER.)</b>							1753-2304	1982-94
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200	
<b>SIERRA D/TD SW (TUTTE LE VER.)</b>							1753-2304	1982-93
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200	
<b>SIERRA S.W. (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1593-1999	1982-93
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>SIERRA 2.8i 4X4 SW</b>							2792	1986-88
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>SIERRA 2.9i 4X4 SW</b>							2933	1988-90
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>SIERRA XR4I</b>							2792	1983-85
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>SIERRA XR4I 4X4/2.8i 4X4</b>							2792	1985-88
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	

## SIERRA RS COSWORTH

1993 | 1985-92

Pensata come base per una vettura da competizione del Gruppo A, la prima serie di questa versione, con carrozzeria 2 volumi a 3 porte, viene presentata al Salone di Ginevra del 1985, ma il lancio avviene nel luglio 1986. In due anni, ne verranno prodotti 5545 esemplari, tutti con guida a destra. La versione stradale, il cui motore turbo eroga 204 CV, accelera da 0 a 100 km/h in 6,8 secondi e tocca i 240 km/h. Meno bella delle serie successive, è però più esclusiva e più difficile da trovare, perciò ha un valore collezionistico superiore.

36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>SIERRA RS 500 COSWORTH</b>							1993	1987
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000	
<b>SIERRA COSWORTH/4X4 (3 VOLUMI)</b>							1993	1988-93
	27.800	22.200	18.500	14.800	9.300	7.400	3.700	
<b>COUGAR 2.0 16V/2.5 V6 24V</b>							1988-2544	1998-01
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>FOCUS BERLINA (I S.)</b>							1388-1989	1998-05
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>FOCUS STATION WAGON (I S.)</b>							1388-1989	1998-05
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>FOCUS ST 170 (I S.)</b>							1988	2002-05
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>FOCUS ST 170 STATION WAGON (I S.)</b>							1988	2002-05
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>FOCUS RS 215 (I S.)</b>							1988	2003-05
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>FOCUS ST TURBO (II S.)</b>							2522	2005-07
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>FOCUS CC (II S.)</b>							1999	2007-08
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>GALAXY 2.0 16V</b>							1998	1995-00
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300	
<b>GALAXY 2.8 VR6 (I S.)</b>							2792	1996-06
	3.900	3.100	2.600	2.100	1.300	1.000	500	
<b>GALAXY TD</b>							1896	1996-02
	2.100	1.700	1.400	1.100	700	600	300	
<b>MONDEO 4 P./5 P. (I S.)</b>							1597-1998	1993-96
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>MONDEO 2.5 V6 24V/ST-200 (I/II S.)</b>							2544	1995-00
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>MONDEO 2.5 V6 SW/ST-200 (I/II S.)</b>							2544	1995-00
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>MONDEO TD 4P./5P. (I S.)</b>							1753	1993-96
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>MONDEO SW (I S.)</b>							1597-1998	1993-96
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300	
<b>MONDEO TD SW (I S.)</b>							1753	1993-96
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>MONDEO 4 P./5 P. (II S.)</b>							1597-1988	1996-00
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300	
<b>MONDEO TD 4 P./5 P. (II S.)</b>							1753	1996-00
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	

Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
Valore per categoria di stato d'uso								
	A+	A	AB	BA	B+	B	C	
<b>MONDEO SW (II S.)</b>							1597-1988	1996-00
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300		
<b>MONDEO TD SW (II S.)</b>							1753	1996-00
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200		
<b>MONDEO 2.5 V6 24V (III S.)</b>							2495	2001-07
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300		
<b>MONDEO 2.5 V6 24V SW (III S.)</b>							2495	2001-07
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400		
<b>MONDEO 3.0 V6 24V (III S.)</b>							2967	2002-06
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400		
<b>MONDEO 3.0 V6 24V SW (III S.)</b>							2967	2002-06
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500		
<b>MONDEO 3.0 V6 ST220 (III S.)</b>							2967	2002-07
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600		
<b>MONDEO 3.0 V6 ST220 SW (III S.)</b>							2967	2002-07
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700		
<b>PUMA</b>							1388-1679	1997-02
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500		
<b>SCORPIO 2.9I 24V/4X4 (I S.)</b>							2935	1991-94
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500		
<b>SCORPIO 2.9 V6/2.9 V6 24V SW (I S.)</b>							2935	1992-94
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500		
<b>SCORPIO SW (I S.)</b>							1998-2935	1991-94
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300		
<b>SCORPIO TD SW (I S.)</b>							2492-2499	1991-94
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200		
<b>SCORPIO 2.0/2.0 16V (II S.)</b>							1998	1995-98
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300		
<b>SCORPIO 2.9 V6/V6 24V (II S.)</b>							2935	1994-98
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500		
<b>SCORPIO TD (II S.)</b>							2492	1995-98
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200		
<b>SCORPIO 2.0/2.0 16V SW (II S.)</b>							1998	1995-98
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300		
<b>SCORPIO 2.9 V6/V6 24V SW (II S.)</b>							2935	1995-98
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500		
<b>SCORPIO TD SW (II S.)</b>							2492	1995-98
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200		
<b>KA (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1299	1996-08
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300		

## STREETKA

1599 | 2005-06

Tra le Instant Classic Ford va annoverata senz'altro la Streetka, la cabriolet sportiva derivata dalla berlina Sportka. Progettata e prodotta dalla Pininfarina, la Streetka ha una carrozzeria dall'aspetto accattivante, ampiamente modificata nella sezione posteriore rispetto alla Ka base. Come pure la Sportka, è equipaggiata con un motore 1600 Duratec da 95 CV, che le consente di raggiungere i 174 km/h. Prodotta fino al 2006, non riscosse molto successo e oggi non è facile da trovare.

6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
<b>SPORT KA</b>							1599	2005-08
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600		
<b>TAUNUS TRANSIT</b>							1498	1961-65
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000		

Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
Valore per categoria di stato d'uso								
	A+	A	AB	BA	B+	B	C	
<b>TRANSIT (I S.)</b>							1288-1996	1965-71
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900		
<b>TRANSIT (I S.) DIESEL</b>							1760	1968-71
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800		
<b>TRANSIT (I S.) REST.</b>							1288-1996	1971-78
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800		
<b>TRANSIT (I S.) DIESEL (YORK)</b>							2360	1972-78
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700		
<b>TRANSIT (I S.) V6</b>							2994	1974-78
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200		
<b>TRANSIT (II S.)</b>							1593	1978-86
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500		
<b>TRANSIT (II S.) DIESEL</b>							2360-2498	1978-86
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400		

## FORD

FRANCIA

Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
<b>T "BORDELAISE"</b>							2896	1924-28
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600		
<b>A</b>							3285	1928-32
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000		
<b>AF</b>							2043	1928-32
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000		
<b>ALSACE (MATFORD)</b>							3621	1935-36
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600		
<b>V8-62 (MATFORD)</b>							2225	1936-37
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000		
<b>V8-66 (MATFORD)</b>							3621	1936-37
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400		
<b>V8-72 (MATFORD)</b>							2225	1937
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400		
<b>V8-76 (MATFORD)</b>							3621	1937
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800		
<b>V8-F-81 (MATFORD)</b>							3621	1938-39
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600		
<b>V8-F-82 (MATFORD)</b>							2225	1938-39
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000		
<b>V8-F-91A (MATFORD)</b>							3621	1939-40
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400		
<b>V8-F-92A (MATFORD)</b>							2225	1939-40
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800		
<b>F 472 A</b>							2225	1946-48
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600		
<b>COMETE</b>							2158-2351	1951-53
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000		

## MONTE-CARLO

3923 | 1953-54

Sulla base della berlina Vedette, la Ford SAF, filiale francese del gruppo Ford, realizza la Comète, una bella coupé il cui stile è ispirato a quello dei contemporanei carrozzieri italiani. La versione Monte-Carlo della Comète, lanciata nel 1953, monta un motore di maggior cilindrata (3923 cc) e potenza (105 CV), grazie al quale può toccare i 150 km/h. Prodotto fino al 1954 col marchio Ford, l'anno successivo questo modello entra nella gamma Simca, che nel frattempo ha acquisito la Ford SAF. Una rarità, quasi sconosciuta in Italia.

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>VEDETTE LIMOUSINE</b>						2158	1948-52
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>VEDETTE LIMOUSINE (3 VOLUMI)</b>						2158	1952-54
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>VEDETTE LIMOUSINE DECOUVRABLE</b>						2158	1952-54
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>VEDETTE COUPÉ</b>						2158	1949-52
12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700	
<b>VEDETTE CABRIOLET</b>						2158	1949-52
17.300	13.800	11.500	9.200	5.800	4.600	2.300	
<b>VENDOME (F39E)</b>						3923	1953-54
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>ABEILLE</b>						2158	1952-54
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	

## FORD

### GRAN BRETAGNA

La Ford vendeva i suoi modelli americani nel Regno Unito già dal 1903. L'assemblaggio della Model T inizia nel 1911 a Manchester, primo stabilimento non statunitense della Casa; un secondo stabilimento apre a Cork (Irlanda, all'epoca parte del Regno Unito) nel 1917; nel 1923 lo stabilimento di Manchester viene spostato a Dagenham, vicino a Londra. E ai tempi la più grande fabbrica di automobili d'Europa. Alla vettura A e al camioncino AA si affianca nel 1932 la Y, modello piccolo con motore da poco meno di un litro studiato per l'Europa; avrà un'importante discendenza nelle successive Popular e Anglia. A questi modelli prodotti a cavallo della guerra si affiancheranno le più grandi Prefect, Zephyr e Corsair e un discreto numero di vetture che avranno successo soprattutto in Oltremarica. Tra gli ultimi modelli non comuni alla gamma tedesca ci sarà l'originale Anglia, passata alla storia per il suo lunotto a inclinazione negativa. Escort, Capri e le ultime serie di Cortina (dalla Mk III in avanti) segnano l'unificazione con le vetture prodotte a Colonia.

<b>PREFECT E93A-E493A</b>						1172	1938-53
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>POPULAR 103 E</b>						1172	1953-59
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>PREFECT 107 E</b>						997	1959-61
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>ANGLIA E94A-E494A</b>						993	1939-53
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>ANGLIA PREFECT POPULAR 100 E</b>						1172	1953-62
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>ANGLIA SUPER/SUPER ESTATE 123 E</b>						1198	1962-65
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	

## ANGLIA/ANGLIA ESTATE 105 E

997 | 1959-67

L'ultima delle Anglia lascia un segno forte, il lunotto a inclinazione negativa ispirato alle Studebaker. È proposta con un "mille" e un "milledue" (Super Anglia), in versione base, Deluxe (calandra cromata) e Sportsman (Deluxe con ruota di scorta esterna posteriore); optional la verniciatura bicolore. Dal 1962 le 1200 hanno la prima sincronizzata. Prodotta in 1.288.956 esemplari, in Italia non è mai stata molto apprezzata; l'apparizione in un film della saga di Harry Potter ne ha rinvigorito un po' la popolarità.

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>CONSUL (TUTTE LE VER.)</b>						1508	1951-56
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>CONSUL CONVERTIBLE</b>						1508	1952-56
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>CONSUL MK2 (TUTTE LE VER.)</b>						1703	1956-62
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>CONSUL CONVERTIBLE MK2</b>						1703	1956-62
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>ZEPHYR SIX</b>						2262	1951-56
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>ZEPHYR CONVERTIBLE</b>						2262	1952-56
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>ZEPHYR MK2</b>						2553	1956-62
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>ZEPHYR MK2 CONVERTIBLE</b>						2553	1956-62
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>ZEPHYR 4 MK3</b>						1703	1962-66
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>ZEPHYR 6 MK3</b>						2553	1962-66
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>ZEPHYR 4 MK4</b>						1994	1966-72
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>ZEPHYR 6 MK4</b>						2994	1966-72
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>ZEPHYR ZODIAC</b>						2262	1953-56
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>ZODIAC MK2</b>						2553	1956-62
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>ZODIAC MK2 CONVERTIBLE</b>						2553	1956-62
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>ZODIAC MK3</b>						2553	1962-66
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>ZODIAC MK4</b>						2994	1966-72
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>CONSUL 315</b>						1340-1498	1961-63
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>CONSUL CAPRI</b>						1340-1498	1961-64
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>CORSAIR (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1498-1996	1964-70
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>CORTINA (TUTTE LE VER.)</b>						1198-1500	1962-66
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	

## CORTINA LOTUS

1558 | 1964-66

Nasce dalla ricerca della Lotus di un motore alternativo al troppo caro Coventry Climax per le sue monoposto. Il bialbero 4 in linea da 105 CV è sviluppato da Chapman sulla base del Ford Kent, il cambio è Lotus. Le sospensioni posteriori sono specifiche, le porte sono in alluminio. Ha corso in pista in Europa e negli Usa (Can-Am) e subito due restyling, uno nel 1964 e uno nel 1968 (nuovo cambio e motore da 109 CV). Nel 1969-70 viene ribattezzata Cortina Twin Cam. La livrea bianco-verde è quella ufficiale, ma non l'unica.

72.000	57.500	48.000	38.500	24.000	19.200	9.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
Valore per categoria di stato d'uso								
	A+	A	AB	BA	B+	B	C	
<b>CORTINA MK2 (TUTTE LE VER.)</b>							1298-1599	1967-70
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>CORTINA TWIN CAM MK2 (LOTUS)</b>							1558	1967-69
	49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600	

## FORD

STATI UNITI

T SEDAN/COUPÉ	cm <sup>3</sup>						anni	
Valore per categoria di stato d'uso								
	A+	A	AB	BA	B+	B	C	
							2882	1918-27
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	

## T TOURING

2882 | 1918-27

La più popolare vettura d'America, che ha motorizzato gli Stati Uniti qualche decennio prima che ciò avvenisse in Europa, è abbastanza diffusa anche sui mercati da questa parte dell'Atlantico, complice il prezzo d'acquisto che si attesta in una fascia molto bassa per una vettura che in alcuni casi supera il secolo di vita. Il vero problema della Ford T è l'originalità: nel corso dell'esistenza molti esemplari sono stati restaurati in maniera poco corretta. Però i ricambi giusti sono reperibili senza difficoltà.

Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000



<b>A SEDAN/COUPÉ</b>							3276	1928-31
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>A PHAETON</b>							3276	1928-31
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000	
<b>A ROADSTER</b>							3276	1928-31
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	
<b>V8 SEDAN/COUPÉ</b>							3619	1932-34
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>V8 COUPÉ</b>							3619	1935-42
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>V8 PHAETON</b>							3619	1932-34
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000	
<b>V8 ROADSTER</b>							3619	1932-34
	150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000	
<b>V8 ROADSTER/CONVERTIBILE</b>							3619	1935-42
	130.000	102.000	85.000	68.000	42.500	34.000	17.000	
<b>V8 STATION WAGON</b>							3619	1934-42
	150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000	
<b>GPW</b>							2199	1941-45
	42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600	

Per ordini o informazioni sulle riviste

# ED EditorialeDomus

puoi contattare il servizio abbonamenti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

[uf.abbonamenti@edidomus.it](mailto:uf.abbonamenti@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## MUTT M 151/A1/A2

2319 | 1959-88

La Mutt è una delle più longeve 4x4 militari della storia. Diretta discendente delle Jeep M38 e M38A1 utilizzate nella guerra di Corea, è stata prodotta ininterrottamente dal 1959 al 1982. In quest'ultimo anno un lotto di 1000 unità è stato costruito dalla AM General per l'esercito pachistano. Complessivamente ne sono state assemblate oltre 100.000. Chiamata ufficialmente M151<sup>3</sup> Ton Truck 4x4, ha un motore 4 cilindri di 2,3 litri che sviluppa una potenza di circa 70 CV. La sua struttura ha la scocca autoportante integrata al telaio. È la 4x4 militare resa famosa dalla guerra del Vietnam e impiegata su tutti i fronti caldi fino all'arrivo dell'HMMWV (l'Hummer militare).

Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000



<b>DELUXE/SUPER DEL./CUSTOM D. 2/4 P.</b>							3701-3914	1946-51
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>MAINLINE/CRESTLINE 2/4 PORTE/S. W.</b>							3701-7534	1952-74
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>CUSTOMLINE/FAIRLANE 2/4 PORTE/S.W.</b>							3701-7534	1952-74
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>DELUXE/SUPER DEL./CUSTOM D. CONV.LE</b>							3701-3914	1946-51
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000	
<b>DELUXE/SUPER DEL./CUSTOM DEL. COUPÉ</b>							3701-3914	1946-51
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>SUNLINER CONVERTIBILE</b>							3521-5765	1952-59
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>GALAXIE/LTD BERLINA 2/4 PORTE/S.W.</b>							3701-7534	1952-74
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>CRESTLINE/FAIRLANE/GALAXIE HARDTOP</b>							3521-5765	1952-59
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>SUNLINER CONVERTIBILE</b>							3652-7534	1960-72
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>GALAXIE/LTD CONVERTIBILE</b>							3652-7534	1960-72
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>FAIRLANE/TORINO 2/4 PORTE</b>							2784-7534	1965-74
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>FAIRLANE GT/TORINO GT COUPÉ</b>							4733-7010	1966-74
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>FAIRLANE GT CONVERTIBILE</b>							4733-6388	1966-67
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>FALCON 2/4 PORTE</b>							2784-4946	1960-70
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>FALCON FUTURA SPRINT COUPÉ V8</b>							4258-4733	1964-65
	15.800	12.600	10.500	8.400	5.300	4.200	2.100	
<b>FALCON SPRINT FUTURA CONVERTIBILE V8</b>							4258-4733	1964-65
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>MUSTANG MY '64/'66 COUPÉ 6 CIL.</b>							3276	1964-66
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>MUSTANG MY '64/'66 CONVERT. 6 CIL.</b>							3276	1964-66
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000	

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>MUSTANG MY '64/'66 COUPÉ V8</b>							4258-4733   1964-66
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>MUSTANG MY '64/'66 CONVERTIBILE V8</b>							4258-4733   1964-66
	39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
<b>MUSTANG MY '65/'66 FASTBACK 6 CIL.</b>							3276   1965-66
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>MUSTANG MY '65/'66 FASTBACK V8</b>							4258-4733   1965-66
	48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
<b>MUSTANG MY '67/'73 COUPÉ 6 CIL.</b>							3276   1967-73
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>MUSTANG MY '67/'68 COUPÉ V8</b>							4733-6388   1967-68
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>MUSTANG MY '67/'73 FASTBACK 6 CIL.</b>							3276   1967-73
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>MUSTANG MY '67/'68 FASTBACK V8</b>							4733-6388   1967-68
	42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
<b>MUSTANG MY '67/'68 CONVERT. 6 CIL.</b>							3276   1967-68
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>MUSTANG MY '67/'68 CONVERTIBILE V8</b>							4733-6388   1967-68
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>MUSTANG MY '69/'70 COUPÉ V8</b>							4946-7010   1969-70
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>MUSTANG MY '69/'70 FASTBACK V8</b>							4946-7010   1969-70
	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>MUSTANG MY '69/'70 CONVERTIBILE V8</b>							4946-7010   1969-70
	39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
<b>MUSTANG MY '69/'70 BOSS 302</b>							4946   1969-70
	135.000	108.000	90.000	72.000	45.000	36.000	18.000
<b>MUSTANG MY '69/'70 BOSS 429</b>							7027   1969-70
	420.000	335.000	280.000	225.000	140.000	112.000	56.000
<b>MUSTANG MY '71 BOSS 351</b>							5749   1971
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>MUSTANG MY '71/'73 COUPÉ V8</b>							4946-5749   1971-73
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>MUSTANG MY '71/'73 FASTBACK V8</b>							4946-5749   1971-73
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600

### MUSTANG MY '71/'73 CONVERTIBILE V8 4946-5749 | 1971-73

La quarta serie della Mustang (1971-1973) non ha più nulla in comune con quella del 1964. Più lunga, larga, pesante ed equipaggiata con poderosi V8 sempre più potenti, è diventata quasi una muscle car. Il motore più indicato è il V8 di 5,8 litri da 300 CV. Il model year 1973 è l'ultimo a prevedere nella gamma la versione convertibile: solo nel 1983 tornerà a listino una Mustang scoperta. Con questa serie si chiude il capitolo più interessante della storia di questa sportiva. Il cuore degli appassionati tornerà a palpitare con la quinta generazione (codice S-197), presentata nel 2004 (model year 2005).

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>MUSTANG MY '74/'78 COUPÉ</b>							2293-4946   1974-78
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>MUSTANG MY '79/'93 COUPÉ</b>							2293-4946   1979-93
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>MUSTANG MY '79/'93 CONVERTIBILE</b>							2293-4946   1979-93
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>MUSTANG MY '94/'04 COUPÉ</b>							3800-4602   1994-04
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>MUSTANG MY '94/'04 CONVERTIBILE</b>							3800-4602   1994-04
	17.300	13.800	11.500	9.200	5.800	4.600	2.300
<b>MUSTANG MY '05 4.0 V6 COUPÉ</b>							4009   2004-06
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600

### MUSTANG MY '05 4.6 V8 COUPÉ 4602 | 2004-06

La quinta generazione della Mustang debutta nel 2004 come model year 2005 e rimane in produzione fino al 2014. Il suo design, definito non a caso "retro-futuristico", riprende molti degli stili della versione fastback del 1965. Il motore di base è un V6 di 4 litri (213 CV), ma la versione più ricercata dai collezionisti è quella con il V8 di 4,6 litri da 304 CV. Nel corso degli anni, il V6 diventa un 4 alberi a camme di 3,7 litri (24 valvole) che eroga una potenza simile al vecchio V8, che a sua volta passa a 5 litri di cilindrata, alla distribuzione a 4 valvole per cilindro (prima erano 3) e raggiunge i 412 CV. Questo motore è noto come "Coyote".

24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>MUSTANG MY '05 4.0 V6 CONVERTIBILE</b>							4009   2004-06
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>MUSTANG MY '05 4.6 V8 CONVERTIBILE</b>							4602   2004-06
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>SKYLINER CONVERTIBILE</b>							4455-5438   1957-59
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>SKYLINER/CROWN VICTORIA GLASS TOP</b>							3914-4782   1954-56
	40.000	32.000	26.500	21.200	13.300	10.600	5.300
<b>SPORTSMAN CONVERTIBILE</b>							3914   1946-48
	180.000	145.000	120.000	96.000	60.000	48.000	24.000
<b>STATION WAGON</b>							3914   1946-51
	120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
<b>THUNDERBIRD (I S.) CONVERTIBILE</b>							4782-5110   1955-57
	72.000	58.500	45.000	38.500	31.500	22.500	13.500
<b>THUNDERBIRD (II S.) CONVERTIBILE</b>							5765-7043   1958-60
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>THUNDERBIRD (II S.) COUPÉ</b>							5765-7043   1958-60
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>THUNDERBIRD (III S.) CONVERTIBILE</b>							6388   1961-63
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>THUNDERBIRD (III S.) COUPÉ</b>							6388   1961-63
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>THUNDERBIRD (IV S.) CONVERTIBILE</b>							6388-7010   1964-66
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>THUNDERBIRD (IV S.) COUPÉ</b>							6388-7010   1964-66
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>THUNDERBIRD (IX S.) COUPÉ</b>							3800-4946   1983-88
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.600
<b>THUNDERBIRD (V S.) 4 PORTE</b>							6388-7027   1967-71
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>THUNDERBIRD (V S.) COUPÉ</b>							6388-7027   1967-71
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>THUNDERBIRD (VI S.) COUPÉ</b>							7534   1972-76
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>THUNDERBIRD (VII S.) COUPÉ</b>							4946-6552   1977-79
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>THUNDERBIRD (VIII S.) COUPÉ</b>							4176-4946   1980-83
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>THUNDERBIRD (X S.) COUPÉ</b>							3800-4602   1989-97
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.400

## THUNDERBIRD (XI S.)

3950 | 2002-05

Rispolverare un nome mitico come Thunderbird è una sfida impegnativa che la Ford raccoglie nel 2002, dopo aver interrotto l'utilizzo della denominazione con la decima serie nel 1997. Dopo anni in cui il concetto della spider a 2 posti originaria del 1955 era stato snaturato, l'undicesima serie torna allo stile della prima generazione. Il pianale è di origine Lincoln e la meccanica è praticamente identica a quella della Jaguar S Type V8 4.0. L'operazione nostalgia, però, riesce soltanto parzialmente, e l'ultima "T-bird" esce di produzione nel 2005. Ne sono state vendute 31.000 nel primo anno (contro le 25.000 previste), ma poi il calo delle vendite è stato vistoso: al 2005 la produzione complessiva si è fermata a 68.000 unità.

	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
--	--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>BRONCO (I S.)</b>							2785-4949   1966-77
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>BRONCO (II S.)</b>							5752-6555   1978-79
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>BRONCO (III S.)</b>							4916-5752   1980-86
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>BRONCO (IV S.)</b>							4916-5752   1987-91
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>BRONCO (V S.)</b>							4916-5752   1992-96
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>EXPLORER (I S.)</b>							3958   1990-94
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>EXPLORER (II S.)</b>							3958-4942   1995-03
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>EXPLORER (III S.)</b>							3958-4942   2002-06
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

## GT

5409 | 2004-06

La tentazione di rifare la mitica GT40 è un'occasione ghiotta per la Ford, che comincia a lavorarci sul serio nel 2002. La nuova supercar dell'Ovale blu è in realtà un po' più lunga, larga e alta: se il 40 indica (in pollici) l'altezza (cioè meno di 1 metro), la nuova dovrebbe chiamarsi GT44. Inoltre il nome GT40 appartiene a un piccolo costruttore di repliche inglese. La Ford rompe gli indugi e la nuova auto, presentata per la vendita nel 2004, si chiama semplicemente GT. Il prezzo è di 139.995 dollari, ma al mercato nero i contratti si vendono a 100.000 dollari in più. Questa supercar è mossa da un V8 di 5,4 litri con compressore da 550 CV. Raggiunge i 330 km/h. Se ne producono in poco più di 2 anni 4.038 unità.

	365.000	295.000	245.000	195.000	122.000	98.000	49.000
--	---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>MAVERICK 2.7 TD</b>							2663   1992-96
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600

## FRAZER-NASH

GRAN BRETAGNA

<b>TT</b>							1496-1660   1933-39
	530.000	420.000	350.000	280.000	175.000	140.000	70.000
<b>328 (BMW)</b>							1971   1938-40
	1.100.000	900.000	750.000	600.000	375.000	300.000	150.000
<b>LE MANS</b>							1971   1949-53
	1.300.000	1.000.000	850.000	680.000	425.000	340.000	170.000
<b>MILLE MIGLIA</b>							1971   1949-53
	1.200.000	960.000	800.000	640.000	400.000	320.000	160.000
<b>TARGA FLORIO</b>							1971   1952
	1.100.000	900.000	750.000	600.000	375.000	300.000	150.000

## GAZ

RUSSIA

<b>69 M/AM</b>							2430   1953-73
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

## GIANNINI

ITALIA

Nata da un'officina romana che assisteva le Itala, la Gianni è considerata seconda solo all'Abarth nelle elaborazioni sportive delle Fiat. Fondata nel 1920, alla fine del decennio si specializza nelle preparazioni; le Balilla e Topolino ricevono adattamenti corsaio a motore, telaio e freni. Passata la parentesi bellica e l'immediato dopoguerra in cui brevettano un motore diesel per camion, Attilio e Domenico Gianni tornano a dedicarsi alle corse. Dalla loro attività e dai progetti del quasi omonimo ingegnere Carlo Gianni nascono i motori per le Giaur (Giannini-Urania), vetture da competizione progettate con il pilota abruzzese Berardo Taraschi. Nel 1961 dall'azienda nascono la Gianni Automobili e la Costruzioni Meccaniche Gianni, ognuna affidata a un fratello. I modelli di maggiore successo sono le 590 GT e 500 TV, entrambi su base 500. La Gianni realizza anche un prototipo di boxer a 4 cilindri per la scocca dell'utilitaria torinese. Altre Fiat seguono, con volumi sempre più ridotti, fino al 1985. L'azienda è ancora attiva, anche se soltanto come carrozzeria.

<b>500 GT</b>							586   1963-65
	28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
<b>500 TV/TVS</b>							498   1963-65
	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600

## 500 TV (TUTTE LE VERSIONI)

498 | 1965-72

Per chi ritenga Abarth un po' scontato, come "tuner" Fiat, l'alternativa c'è e si chiama Gianni, uno dei tanti piccoli costruttori romani attivi nella galassia delle competizioni che nella prima metà degli anni 60 si dedica a preparare le 500. La TV (Turismo Veloce) è la prima e la più tranquilla della serie: senza modifiche alle misure interne del motore della D, sviluppa 25 CV e può raggiungere 105 km/h anche se il tachimetro ha un ottimistico fondo scala a 130. Poche le modifiche estetiche, tra cui il fregio anteriore e cerchi forati.

	31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
--	--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
Valore per categoria di stato d'uso								
	A+	A	AB	BA	B+	B	C	
<b>500 TV R/500 GT R</b>							594-694	1973-75
	31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200	
<b>590 GT (TUTTE LE VERSIONI)</b>							586	1964-72
	39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200	
<b>650 NP (TUTTE LE VERSIONI)</b>							652	1970-72
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400	
<b>350 EC</b>							390	1973-75
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>750 TV</b>							797	1962-64
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400	
<b>850 GT/900 GT</b>							848-901	1963-64
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800	
<b>850/950/1000 (TUTTE LE VERSIONI)</b>							843-980	1964-71
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200	
<b>850/950/1000 COUPE</b>							843-980	1965-72
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600	
<b>850/950/1000 SPIDER</b>							843-980	1965-72
	28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800	
<b>850/950 VIGNALE (TUTTE LE VERSIONI)</b>							843-930	1964-68
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200	
<b>850/1000 GRAND PRIX F. LOMBARDI</b>							843-994	1968-71
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>1300 S/1500 GL</b>							1295-1481	1963-67
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>124 S/124 TV</b>							1197-1297	1967-70
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>128 (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1116-1580	1970-80
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>127 NP (TUTTE LE VERSIONI)</b>							903-1049	1971-81
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>X1/9 SPECIAL</b>							1290	1973-78
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>126 GP (TUTTE LE VERSIONI)</b>							594-794	1973-80
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>132 2000</b>							1936	1972-78
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>RITMO (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1116-1301	1979-85
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>RITMO TURBODIESEL</b>							1714	1982-85
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>REGATA TURBODIESEL</b>							1714	1984-85
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>PANDA (TUTTE LE VERSIONI)</b>							652-903	1981-85
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>UNO TURBO</b>							903	1984-85
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>590 CORSA REPLICA</b>							652	1993
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600	

## GINETTA

GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
<b>G2</b>							1172	1958-60
	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600	
<b>G3</b>							997	1961
	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600	
<b>G4</b>							997	1960-69
	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600	
<b>G15</b>							875-998	1967-74
	26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500	

Per ordini e chiarimenti sui prodotti di vendita diretta (volumi e raccoglitori)

# ED EditorialeDomus

puoi contattare il servizio clienti al numero

**02 56568800**

(Lunedì-venerdì 9.00/18.00)

[uf.vendite@edidomus.it](mailto:uf.vendite@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## G21

1599-2954 | 1970-79

Con una linea vagamente ispirata a quella della Ferrari GT 2+2, la G21 monta inizialmente un 4 cilindri in linea Ford Kent di 2 litri o un V6 Ford tedesco di 3 litri. Poi il 2 litri Ford sarà rimpiazzato da quello di 1,7 litri della Sunbeam Rapier. Il resto della meccanica è di provenienza Roots. Costruita fino al 1974 in soli 80 esemplari, la G21 è uno dei modelli più esclusivi della Casa di Leeds; accattivante nelle forme, appagante nelle prestazioni, ma anche abbastanza comoda, è una vettura di sicuro interesse collezionistico.

A+	A	AB	BA	B+	B	C
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000



<b>G32</b>							1597	1982-88
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>G32</b>							1597	1988-91
	26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500	
<b>G32 CONVERTIBLE</b>							1597	1990-91
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400	
<b>G33</b>							3947	1990-91
	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600	
<b>G34/G27</b>							1986-1993	1990-97
	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600	
<b>G40</b>							1986	1995-00
	39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200	
<b>G20/G27 (I.I.S.)</b>							1988-3950	2002-06
	43.000	34.000	28.500	22.800	14.300	11.400	5.700	

## GLAS

GERMANIA

<b>GOGGOMOBIL T 250/300</b>							247-296	1955-69
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500	
<b>GOGGOMOBIL TS 250/300 COUPE</b>							247-296	1957-69
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>GOGGOMOBIL T 400</b>							395	1957-67
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600	
<b>GOGGOMOBIL TS 400 COUPE</b>							395	1957-67
	23.300	18.600	15.500	12.400	7.800	6.200	3.100	
<b>ISAR T600/T700</b>							584-688	1958-65
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>1004/1204/1304</b>							992-1290	1962-67
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>1700/1700 TS</b>							1682	1964-67
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>1300/1700 GT</b>							1290-1682	1964-67
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>BMW 1600 GT</b>							1573	1967-68
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	
<b>2600 V8/3000 V8</b>							2580-2982	1966-68
	40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400	
<b>BMW 3000 COUPE</b>							2982	1967-68
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	

## GREPPI

ITALIA

<b>SAVANA</b>							1297-2360	1979-81
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	

## HEALEY

GRAN BRETAGNA

<b>WESTLAND</b>							2443	1949-50
	270.000	215.000	180.000	145.000	90.000	72.000	36.000	
<b>SILVERSTONE</b>							2443	1949-50
	400.000	320.000	265.000	210.000	135.000	106.000	53.000	

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>ELLIOTT</b>						2443	1949-50
	120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
<b>TICKFORD</b>						2443	1949-50
	98.000	78.000	65.000	52.000	32.500	26.000	13.000

## HILLMAN

GRAN BRETAGNA

<b>T1</b>						1593	1919-26
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>14</b>						1953	1926-28
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>SPEED MODEL</b>						1122	1920
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>SPORTING</b>						1496	1921
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>VORTIC</b>						2618	1928-32
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>WIZARD 65/75</b>						2110-2810	1931-33
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>14</b>						1944	1937-39
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>16 HP</b>						2110-2576	1933-35
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>16 HP</b>						2110-2576	1935-37
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>20/70</b>						2810	1933-35
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>80</b>						3181	1935-38
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>AERO MINX</b>						1185	1932-35
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>HAWK</b>						3181	1935-37
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>MINX</b>						1185	1931-35
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>MINX MAGNIFICENT</b>						1185	1935-39
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>MINX PHASE I/II</b>						1185	1939-48
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>MINX PHASE II CONVERTIBLE</b>						1185	1945-48
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>MINX PHASE III/IV/V</b>						1185-1265	1948-53
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>MINX PHASE III/IV/V CONVERTIBLE</b>						1185-1265	1948-53
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>MINX MK VI/VII/VIII/VIII A</b>						1265-1390	1953-56
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>MINX MK VI/VII/VIII/VIII A C.V.-C.F</b>						1265-1390	1953-56
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>HUSKY</b>						1265	1954-57
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>MINX SERIES I/II/III A-B-C</b>						1390-1592	1956-63
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>HUSKY SERIES I/II/III A-B-C CONVERT.</b>						1390-1592	1956-62
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	800
<b>HUSKY SERIES I/II/III</b>						1390	1958-65
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>MINX SERIES V/VI SALOON</b>						1592-1725	1963-67
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>SUPER MINX SERIES I/II/III/IV</b>						1592-1725	1961-67
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>SUPER MINX CONVERTIBLE</b>						1592	1962-64
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>NEW MINX (TUTTE LE VER.)</b>						1496-1725	1967-70
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>AVENGER (TUTTE LE VER.)</b>						1248-1598	1970-76
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>HUNTER (TUTTE LE VER.)</b>						1725	1966-77
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>IMP/SUPER IMP (TUTTE LE VER.)</b>						875	1963-76
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>IMP RALLY</b>						998	1965-68
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>IMP CALIFORNIAN</b>						875	1967-70
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>HUSKY (IMP ESTATE)</b>						875	1967-70
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100

## HISPANO SUIZA

SPAGNA

<b>T 32 30 HP</b>						4712	1917-24
	300.000	255.000	220.000	180.000	135.000	89.000	44.500

## H6B 32 HP (T41)

6597 | 1919-29

La H6, capostipite di una serie rimasta in produzione fino al 1932, nasce nel 1919 da un progetto inaugurato prima della guerra. Imponente e costruita con cura maniacale, monta un 6 cilindri di 6597 cc con potenza di 130 CV, tocca i 130 km/h e si pone in concorrenza diretta con le contemporanee Rolls-Royce e Isotta Fraschini. La H6B, che ne è l'erede, si differenzia solo per la maggior potenza (135 CV) e per la velocità massima (135 km/h). Vestita dai migliori carrozzieri dell'epoca, è uno dei capolavori della storia automobilistica.

	450.000	385.000	335.000	265.000	200.000	135.000	66.500
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------



<b>H6C 46 HP (T56)</b>						7982	1924-34
	600.000	510.000	445.000	355.000	265.000	180.000	89.000
<b>HS 26 JUNIOR</b>						4560	1930-34
	130.000	111.000	96.000	77.000	58.000	38.500	19.300
<b>T48</b>						2498	1926-31
	60.000	51.000	44.500	35.500	26.800	17.800	8.900
<b>T49</b>						3746	1924-36
	83.000	70.500	61.000	49.000	36.500	24.400	12.200
<b>T64</b>						4581	1929-33
	120.000	102.000	89.000	71.000	53.500	35.500	17.800
<b>T60/T60 RL/T60 RLA</b>						3016-3404	1932-43
	52.500	44.500	39.000	31.000	23.400	15.600	7.800
<b>J12 (T68)</b>						9424-1131	1931-37
	750.000	640.000	560.000	445.000	335.000	220.000	111.000
<b>K6 (T70)</b>						5181	1934-37
	600.000	510.000	445.000	355.000	265.000	180.000	89.000

## HONDA

GIAPPONE

<b>S 600</b>						606	1965-66
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>S 800</b>						791	1966-70
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>N360/N400/N600</b>						354-599	1969-74
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>CITY/JAZZ</b>						1238-1296	1986-95
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>CIVIC TUTTE LE VERSIONI (III/IV S.)</b>						1342-1595	1983-92
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>CIVIC BERLINA (V S.)</b>						1343-1590	1991-02
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>CIVIC TUTTE LE VERSIONI (VI S.)</b>						1396-1590	1995-02
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200

**HONDA**

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>CIVIC 1.6 16V VTI</b>						1595	1991-95
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>CIVIC 1.6i 16V V-TEC</b>						1595	1990-92
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>CIVIC TYPE-R</b>						1998	2001-05
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>CIVIC AERODECK (VI S.)</b>						1396-1797	1998-01
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>CIVIC 2.0i TD AERODECK (VI S.)</b>						1994	1998-02
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200

**CIVIC CRX**

1590-1595 | 1984-94

La coupé giapponese è nota sul nostro mercato per il suo motore a 4 cilindri che è un vero gioiello della tecnica; si tratta di un 1,6 litri con sistema di fasatura variabile: è il primo sistema al mondo di questo tipo introdotto nella produzione di serie. La carrozzeria coupé 2+2 ha poco in comune con il resto della gamma Civic. Riscosse un discreto successo da noi per la raffinata meccanica e per le prestazioni. Oggi è ricercata da una nicchia di appassionati di vetture giapponesi, una schiera, però, che sta crescendo sempre di più.

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>CIVIC CRX 1.6i 16V V-TEC</b>						1595	1990-94
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>CRX</b>						1590-1595	1992-97
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>ACCORD V S. (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1850-2675	1993-98
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>ACCORD VI S. 1.8i/2.0i 16V V-TEC</b>						1850-1997	1998-02
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>ACCORD VI S. 2.2i 16V V-TEC TYPE-R</b>						2157	1998-01
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>ACCORD VI S. COUPÉ 2.0i 16V V-TEC</b>						1997	1998-02
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>ACCORD VI S. COUPÉ 3.0i V6 24V V-T.</b>						2997	1998-01
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>ACCORD VII S. 2.0i V-TEC</b>						1998	2003-08
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>ACCORD VII S. 2.4i V-TEC</b>						2354	2003-08
	6.900	5.500	4.600	3.700	2.300	1.800	900
<b>CR-V (I S.)</b>						1973	1995-02
	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400
<b>CR-V (II S.)</b>						1973-2354	2002-07
	4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
<b>INTEGRA TYPE R</b>						1797	1997-01
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>LEGEND (I S.) 2.7i V6 24V COUPÉ</b>						2675	1988-90
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>LEGEND (I S.) 3.2/3.5i V6 24V COUPÉ</b>						3206-3474	1991-98
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>NSX</b>							
					2977-3179		1991-01
La prima supercar della Honda è un'auto che ha fatto storia, anche perché alla sua messa a punto ha contribuito Ayrton Senna. Si tratta di una sportiva a motore centrale progettata per rivaleggiare con la Ferrari 348 e la Porsche 911, ovvero le più celebri sportive di quegli anni. Ma, rispetto a queste, doveva garantire prestazioni identiche con maggior confort e facilità di guida. Obiettivo centrato: tant'è che oggi le sue quotazioni sono in netto rialzo.							
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000



<b>PRELUDE 1.6/1.8 (I S.)</b>						1602-1751	1978-82
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>PRELUDE 2.0i/2.0i-16 4WS (I S.)</b>						1958	1988-91
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>PRELUDE 2.0 16V/2.2i 16V 4WS (I S.)</b>						1996-2259	1991-97
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>PRELUDE 2.0 16V/2.2i 16V (II S.)</b>						1996-2259	1997-01
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>HR-V 3/5 PORTE (I S.)</b>						1590	1998-06
	2.100	1.700	1.400	1.100	700	600	300
<b>S 2000</b>						1997	1999-09
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>SHUTTLE</b>						2156-2254	1994-99
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400

**HOTCHKISS**

FRANCIA

<b>686</b>						3485	1936-50
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>864</b>						2312	1938-50
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>13.50 ANJOU</b>						2312	1950-54
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>20.50 ANJOU</b>						3485	1950-54
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200

**HUMBER**

GRAN BRETAGNA

<b>10.5</b>						1593	1919-23
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>15.96</b>						2815	1919-28
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>10.8</b>						1743	1921
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>11.4</b>						1743	1922-25
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>12/25</b>						1795	1925-27
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>14/40</b>						2050	1927-29
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>16/50</b>						2110	1928-32
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>20/55</b>						3075	1927-28
	41.500	33.000	27.500	22.000	13.800	11.000	5.500
<b>20/65</b>						3075	1929-30
	41.500	33.000	27.500	22.000	13.800	11.000	5.500



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>25/70 SNIPE</b>						3498	1930-35
	41.500	33.000	27.500	22.000	13.800	11.000	5.500
<b>SNIPE IMPERIAL</b>						4086	1937-39
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>SUPER SNIPE</b>						4086	1938-40
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>6/50</b>						2110	1929
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>8/18</b>						985	1922-25
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>9/20</b>						1056	1925-28
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>9/28</b>						1056	1929-30
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>12 HP</b>						1669	1933-37
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>16 HP</b>						2576	1937-39
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>16/60</b>						2276	1932-35
	28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
<b>18 HP</b>						2731	1935-37
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>PULLMAN</b>						3498	1932-35
	42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
<b>PULLMAN</b>						4086	1935-39
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>PULLMAN MK I</b>						4086	1945-48
	23.300	18.600	15.500	12.400	7.800	6.200	3.100
<b>PULLMAN MK II/III/IV</b>						4086-4139	1948-54
	26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500
<b>HAWK MK I/II</b>						1944	1945-48
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>HAWK MK III/IV/V/VI/VI A</b>						1944-2267	1948-57
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600

### HAWK SERIES I/I A/II/III/IV/IV A

2267 | 1957-67

Un grande classico inglese, pressoché sconosciuto dalle nostre parti, ultimo esempio di un alto di gamma realizzato dal gruppo Rootes: declinata sia come berlina sia come wagon, ha grandi dimensioni (è lunga 4 metri e 69), carrozzeria portante e un motore 4 cilindri a valvole in testa. Le sei serie che si sono succedute a cavallo tra gli anni 50 e 60 si distinguono per dettagli spesso secondari, fatta eccezione per la quarta serie del 1964 che ha padiglione meno bombato, lunotto non più avvolgente e terza luce laterale.

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>SNIPE 80</b>						3498	1932-35
	41.500	33.000	27.500	22.000	13.800	11.000	5.500
<b>SNIPE 80</b>						4086	1935-37
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>SNIPE</b>						3180	1937-39
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>SNIPE</b>						2731	1945-48
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
<b>SUPER SNIPE MK I</b>						4086	1945-48
	21.800	17.400	14.500	11.600	7.300	5.800	2.900
<b>SUPER SNIPE MK II/MK III</b>						4086	1948-52
	24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300
<b>SUPER SNIPE MK IV/IV A/IV B</b>						4139	1952-57
	20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700
<b>SUPER SNIPE SER. I/II/III/IV/V</b>						2651-2965	1958-67
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>IMPERIAL MK II/III/IV</b>						4086-4139	1949-54
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>NEW IMPERIAL</b>						2965	1964-67
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>SCEPTRE</b>						1592	1963-65
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>SCEPTRE MK II</b>						1725	1965-67
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>SCEPTRE MK III</b>						1725	1967-76
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800

### HUMMER

STATI UNITI

<b>H3T 3.7</b>						3653	2008-10
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>H3T 5.3</b>						5328	2008-10
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>H1 V8 TDS (TUTTE LE VERSIONI)</b>						6500-6599	2004-06
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000

### H2

5967-6162 | 2003-09

Prodotto tra il 2003 e il 2009 in 153.000 unità. Dotato di telaio separato e una struttura delle sospensioni capace di superare ogni asperità sui terreni più accidentati, ha un abitacolo lussuoso. Il motore è un V8 (prima di 6 litri da 316 e poi da 325 CV, infine un 6,2 litri da 393 CV). Gigantesco (ma non quanto il precedente H1), è lungo 5,17 metri, largo 2,06 e alto quasi 2 metri. Il peso a vuoto è di 2,7 tonnellate. Il successo iniziale è notevole, poi si affievolisce, non soltanto per il prezzo di vendita elevato, ma anche per i consumi (inaccettabili soprattutto secondo gli standard europei). Il successivo H3 pone parziale rimedio.

12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>H3 3.5/3.7</b>						3460-3653	2005-10
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>H3 5.3</b>						5328	2008-10
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000

**HYUNDAI**

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
<b>A+</b>	<b>A</b>	<b>AB</b>	<b>BA</b>	<b>B+</b>	<b>B</b>	<b>C</b>

**HYUNDAI**

COREA DEL SUD

**PONY (I S.) TUTTE LE VERSIONI**

1238-1598 | 1975-82

Il maggior punto di forza della Hyundai Pony è il design, opera di Giorgetto Giugiaro. Lo stile di questa prima serie mantiene comunque una connotazione "asiatica", non del tutto consona ai gusti europei. La meccanica, robusta e affidabile, è di origine Mitsubishi, con motori 1200 o 1400. Arrivata in Italia nel 1981, non ebbe una grande diffusione e oggi qui da noi è molto difficile da trovare. È tra le antesignane delle coreane che oggi circolano in quantità sulle nostre strade e perciò varrebbe la pena di essere collezionata.

1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
-------	-------	-------	-----	-----	-----	-----



Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
<b>PONY (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						
1.100	800	700	600	400	300	100
<b>PONY (III S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						
1.100	800	700	600	400	300	100
<b>PONY COUPÉ</b>						
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>S-COUPÉ/SCOUPÉ</b>						
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>LANTRA (TUTTE LE VER.)</b>						
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>LANTRA 1.9 D</b>						
1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>ACCENT 1.3I/1.5I (I S.)</b>						
900	700	600	500	300	200	100
<b>ACCENT 1.3I/1.5I (II S.)</b>						
900	700	600	500	300	200	100
<b>COUPÉ/TIBURON</b>						
2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>COUPÉ II SERIE</b>						
2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>ATOS/ATOS PRIME</b>						
800	600	500	400	300	200	100
<b>SONATA (TUTTE LE VER.)</b>						
1.100	800	700	600	400	300	100
<b>SONICA (III S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>SANTA FE (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>GALLOPER 2.5 TDI CORTO/WAGON</b>						
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>TERRACAN</b>						
5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>TERRACAN TD</b>						
4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600

**IATO**

GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
<b>1.6/1.9 TD/2.0 CHT</b>						
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
<b>A+</b>	<b>A</b>	<b>AB</b>	<b>BA</b>	<b>B+</b>	<b>B</b>	<b>C</b>

**INNOCENTI**

ITALIA

Fondata nel 1933 a Milano da Ferdinando Innocenti, per anni è un'industria siderurgica e metalmeccanica, detentrica del brevetto per i tubi da ponteggio con giunzioni modulari. Nel dopoguerra inizia la produzione della Lambretta e di altri motocicli e nel 1960 comincia a costruire auto inglesi su licenza: la Innocenti-Austin A40, la Mini, le 13, 14 e 1M5 (cloni delle Morris 1100) e la 950 Spider, con meccanica inglese e carrozzeria Ghia. Nel 1975 viene rilevata dalla British Leyland, che introduce la Regent (clone della Austin Allegro) e rinnova le Mini italiane con una carrozzeria disegnata dalla Bertone (Marcello Gandini). Nel 1976 viene venduta ad Alejandro De Tomaso; dal 1982 le Mini di Bertone hanno motori Daihatsu a due e tre cilindri. La sportiva Mini De Tomaso, nata come aspirata in epoca Leyland, passa a un "mille" turbocompresso. Nel 1990 entra nel capitale la Fiat, che utilizza il marchio per le Mille (la Uno CS di produzione brasiliana), Mille Clip (Uno seconda serie prodotta in Polonia) ed Elba (Duna Weekend, Brasile). Il marchio cessa di produrre automobili nel 1997.

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
<b>A 40 BERLINA/COMBINATA</b>						
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>A 40 S</b>						
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100

**950 SPIDER**

948 | 1960-63

Realizzata sulla meccanica della contemporanea Austin Healey Sprite, questa spider ha una carrozzeria specifica e più elegante, disegnata da Tom Tjaarda per la Ghia. La qualità costruttiva e la dotazione sono notevoli, specie rispetto all'originale spider inglese; la capote poi, doppio strato e facile da azionare, è decisamente migliore. Col motore 950 d'esordio, da 43 CV, le prestazioni non sono sportive; col 1100 da 58 CV, adottato nel 1963, le cose migliorano e il divertimento è garantito. Entrambe le versioni sono oggi rare da trovare.

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
<b>1100 SPIDER</b>						
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>1100 C COUPÉ</b>						
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>IM3/IM3S</b>						
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>J4/J4S7J5</b>						
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>MINI MINOR (33.1 CV DIN)</b>						
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>MINI MINOR (37 CV DIN)</b>						
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>MINI MINOR MK2</b>						
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>MINI MINOR MK3</b>						
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>MINI 1000/1001/EXPORT</b>						
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>MINI MATIC 1000</b>						
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>MINI COOPER</b>						
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>MINI COOPER MK2</b>						
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600



Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>MINI COOPER MK3</b>	998	1970-72				
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400

**MINI COOPER 1300/EXPORT** 1275 | 1972-76

L'adozione del motore di 1275 cc da 71 CV e di sospensioni coi classici tamponi in gomma al posto delle Hydrolastic, meno adatte alla guida sportiva, segna la piena maturità del modello Innocenti, che ormai non ha più un corrispondente inglese. All'esterno spiccano la griglia della mascherina in plastica nera e i cerchi verniciati in argento e nero. Le prestazioni sono al top, con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 11,3 s e una velocità di punta di 160 km/h. Costruita in poco meno di 10.000 esemplari, è la Mini Innocenti più desiderata.

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



<b>MINI T MK1 LEGNO</b>	848	1966-68				
12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>MINI T MK2 LEGNO</b>	848	1968-70				
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>MINI T MK2 METALLICA</b>	848	1968-70				
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>MINI T MK3 METALLICA</b>	848	1971-72				
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>MINI T 1000</b>	998	1972-73				
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>REGENT</b>	1275-1485	1974-76				
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>MINI 90/120 (TUTTE LE VER.)</b>	998-1275	1974-82				
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>MINI DE TOMASO</b>	1275	1976-83				
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>MINI DE TOMASO TURBO</b>	993	1983-90				
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>3 CILINDRI (TUTTE LE VERSIONI)</b>	993	1982-87				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>3 S DIESEL/MINIDIESEL</b>	993	1983-87				
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>650</b>	617	1984-90				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>990</b>	993	1986-90				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>990 DIESEL</b>	993	1986-90				
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>550</b>	548	1987-90				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>SMALL 500</b>	659	1990-94				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>SMALL 990</b>	993	1990-94				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>ELBA 1.5 3 P./5 P.</b>	1498	1992-94				
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>ELBA 1.7 D 5 PORTE</b>	1697	1992-96				
1.400	1.100	900	700	500	400	200

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>KORAL 45/55</b>	903-1116	1991-93				
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>KORAL 65 CABRIO</b>	1299	1990-92				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400

**ISO** ITALIA

**ISETTA** 198-236 | 1953-56

Concepita da Renzo Rivolta, industriale che aveva già prodotto organi elettrodomestici, boccole e moto, riprende concetti aeronautici e dispone gli organi meccanici per massimizzare l'abitabilità. La porta è una sola, frontale, e lo sterzo si muove con essa per facilitare l'accesso. La meccanica è da moto, con propulsore monocilindrico e cambio a 4 marce. In Italia non avrà successo (circa 1250 gli esemplari costruiti), ma verrà prodotta in molti Paesi su licenza. Le Iso, di cui più o meno 600 sono in livrea bicolor bianco panna/azzurro, risultano difficilissime da trovare.

40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



**ISO RIVOLTA** ITALIA

Nata a Genova per produrre caloriferi, refrigeratori e boccole per veicoli ferroviari, la Iso fondata dall'ingegnere brianzolo Renzo Rivolta inizia nel 1948 a Bresso, quartiere a Nord di Milano, la produzione di uno scooter carenato. Seguono altri modelli di moto e, nel 1953, la microcar Isetta. Di scarso successo sul mercato italiano, l'Isetta sarà costruita su licenza in varie nazioni europee e in Sudamerica. Nel 1957, cessata la produzione dell'Isetta, Renzo Rivolta fonda la Iso Rivolta, dedicata a sportive d'alta gamma per le quali sceglie motori americani V8, prima General Motors e poi Ford. Alla prima GT300 progettata da Giotto Bizzarrini seguono modelli di maggiore successo: la berlina Fidia, la 2-2 Lele e la coupé Grifo, tutti della seconda metà degli anni Sessanta. Nel 1973 Rivolta cede l'azienda a un finanziere italo-americano. Nasce una scuderia di Formula 1, che dopo varie vicissitudini diventerà l'attuale Williams, e la denominazione sociale diventa Iso Motor Co. Nel 1974 l'azienda chiude.

<b>GT 300/IR 300</b>	5359	1962-70				
150.000	125.000	110.000	88.000	66.000	44.000	22.000

**GT 340/IR 340** 5359 | 1962-70

La prima coupé sportiva voluta da Renzo Rivolta è una GT 2+2 all'italiana progettata da Giotto Bizzarrini e vestita con una bella linea a tre volumi disegnata per Bertone da Giorgetto Giugiaro, con muso a spartivento, fari singoli e padiglione molto luminoso. Il motore è un affidabile V8 Chevrolet da 300 CV, poi portati a 340, ma ne esistono anche da 350 e 365. È stata prodotta in 800 esemplari, in un unico modello base ma con alcuni optional importanti come gli interni in pelle, i cerchi a raggi e il tetto apribile.

160.000	140.000	120.000	96.000	72.000	48.000	24.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>GRIFO GL (300-365 CV)/IR</b>						5359	1965-70
	375.000	320.000	280.000	220.000	165.000	111.000	55.500
<b>GRIFO 7 LITRI</b>						6998	1968-70
	500.000	425.000	370.000	295.000	220.000	150.000	74.000
<b>GRIFO IR8</b>						5762	1971-74
	430.000	370.000	320.000	255.000	190.000	130.000	64.000
<b>GRIFO IR9 CAN AM</b>						6998	1971-74
	500.000	425.000	370.000	295.000	220.000	150.000	74.000
<b>4S 84 SPORTELLI/FIDIA/IR 10</b>						5359-5762	1967-74
	88.000	75.000	65.000	52.000	39.000	26.000	13.000
<b>LELE (300-355 CV)</b>						5359	1969-72
	90.000	77.000	67.000	53.500	40.000	26.800	13.400
<b>LELE IR6</b>						5762	1972-74
	108.000	92.000	80.000	64.000	48.000	32.000	16.000
<b>LELE SPORT «MARLBORO»</b>						5762	1972-74
	110.000	94.000	82.000	65.000	49.000	32.500	16.300

## ISOTTA FRASCHINI

ITALIA

L'azienda creata nel 1900 da Cesare Isotta e Vincenzo Fraschini si occupa inizialmente di commercio di automobili estere poi, dal 1903, inizia una produzione propria appoggiandosi a capitali francesi messi a disposizione dalla Lorraine. Caratteristiche delle prime Isotta Fraschini, auto di livello superiore, sono la costruzione accurata e alcune singolarità tecniche come i freni anteriori a leva e posteriori a pedale. Nel primo dopoguerra mette in produzione il primo 8 cilindri in linea al mondo (montato sulle 8/8A/8B) e punta molto sul mercato americano, ma lo fa nel momento sbagliato, alla vigilia della crisi del '29. Nel 1932 passa di mano al gruppo aeronautico Caproni, concentrandosi sui camion. Nel 1947 presenta la rivoluzionaria 8C Monterosa a motore posteriore, di cui sono costruite poche unità prima del fallimento. Il marchio tenta il rilancio nel 1998 a cura di un imprenditore piemontese; lo stabilimento è in Calabria. Anche questa resterà un'incompiuta.

TIPO 8	5898		1919-24	
	760.000	640.000	560.000	450.000
	335.000	225.000	112.000	
TIPO 8A	7370		1924-30	
	900.000	770.000	670.000	540.000
	400.000	270.000	135.000	

## TIPO 8AS

7370 | 1924-30

Deriva dalla Tipo 8, unico modello Isotta prodotto nel primo dopoguerra, e viene proposta anche nelle versioni 8AS (Spinto) e 8ASS (Super Spinto). Il motore è il primo otto cilindri in linea con valvole in testa e il più potente con questa configurazione; è abbinato a un cambio a tre marce. Concepita soprattutto per i mercati d'esportazione come gli Stati Uniti, monta quasi sempre carrozzerie di importanti firme italiane e straniere e raggiunge i 150 km/h. Non sono prevedibili significativi apprezzamenti, almeno nell'immediato futuro.

1.000.000	850.000	740.000	590.000	445.000	295.000	150.000
-----------	---------	---------	---------	---------	---------	---------



TIPO 8ASS	7370		1928-32	
	1.100.000	930.000	810.000	650.000
	485.000	325.000	160.000	
TIPO 8B	7370		1930-32	
	1.000.000	850.000	740.000	590.000
	445.000	295.000	150.000	

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## ISUZU

GIAPPONE

TROOPER	2238-3494		1981-03	
	3.800	3.000	2.500	2.000
	1.300	1.000	500	

## ITALA

ITALIA

TIPO 50 - 25/35 HP	2813		1919-26	
	57.000	45.500	38.000	30.500
	19.000	15.200	7.600	
TIPO 56 BERLINA	1954		1923-28	
	52.500	42.000	35.000	28.000
	17.500	14.000	7.000	
TIPO 61 BERLINA	1995		1925-32	
	75.000	60.000	50.000	40.000
	25.000	20.000	10.000	

## IVECO

ITALIA

MASSIF 3.0 HPI/HPT	2998		2008-11	
	8.300	6.600	5.500	4.400
	2.800	2.200	1.100	
CAMPAGNOLA 3.0 HPT SW	2998		2009-10	
	11.300	9.000	7.500	6.000
	3.800	3.000	1.500	
DAILY/GRINTA (I.S.) 30/32/35.8	2445		1978-89	
	2.300	1.800	1.500	1.200
	800	600	300	
TURBODAILY/GR.TA (I.S.) 35/40/49.10	2445		1978-89	
	3.000	2.400	2.000	1.600
	1.000	800	400	
TURBODAILY 4X4 (I.S.)	2445		1978-89	
	5.300	4.200	3.500	2.800
	1.800	1.400	700	

## JAGUAR

GRAN BRETAGNA

Nasce nel 1921: l'ingegnere William Lyons e il pilota William Walmsley fondano la Swallow Sidecar (SS), azienda che presto passa alle auto realizzando carrozzerie speciali per l'Austin Seven. Nel 1927 il nome dell'azienda muta in Swallow Sidecar and Coachbuilding Co. (nel 1930 la dicitura Sidecar scompare). Nel 1931 vede la luce la SS One, autentica pietra miliare; da quella sigla nasce nel 1934 la SS Cars Ltd, consociata della Swallow. Alla fine del 1935 il nome Jaguar debutta come indicazione di modello; nel marzo del 1945 la Casa assume il nome Jaguar Cars Ltd. Nel 1948 arriva la XK 120, venduta con successo in Europa e negli Usa, e inizia una discreta attività sportiva; nel 1961 è la volta della Jaguar per antonomasia, la E Type prodotta come coupé o spider e anch'essa molto apprezzata Oltreoceano. All'inizio degli anni Sessanta vengono acquistati il costruttore di motori Coventry Climax e la concorrente Daimler. Nel 1968 il controllo passa alla British Leyland; è di questo periodo la XJ, berlina di grande successo che evolve nel 1986 nell'altrettanto fortunata XJ40. Nel 1989 arriva la Ford, che nel 2008 la rivende all'indiana Tata, attuale proprietaria.

11/2 LITRE BERLINA	1776		1935-40	
	83.000	66.000	55.000	44.000
	27.500	22.000	11.000	
11/2 LITRE BERLINA	1776		1945-49	
	83.000	66.000	55.000	44.000
	27.500	22.000	11.000	
21/2 LITRE BERLINA	2663		1935-40	
	90.000	72.000	60.000	48.000
	30.000	24.000	12.000	
21/2 LITRE BERLINA	2663		1945-49	
	90.000	72.000	60.000	48.000
	30.000	24.000	12.000	
31/2 LITRE BERLINA	3485		1938-40	
	98.000	78.000	65.000	52.000
	32.500	26.000	13.000	
31/2 LITRE BERLINA	3485		1945-49	
	98.000	78.000	65.000	52.000
	32.500	26.000	13.000	
11/2 LITRE CABRIOLET	1776		1935-40	
	135.000	108.000	90.000	72.000
	45.000	36.000	18.000	
21/2 LITRE CABRIOLET	2663		1935-40	
	150.000	120.000	100.000	80.000
	50.000	40.000	20.000	
31/2 LITRE CABRIOLET	3485		1938-40	
	165.000	130.000	110.000	88.000
	55.000	44.000	22.000	
31/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	3485		1945-49	
	150.000	120.000	100.000	80.000
	50.000	40.000	20.000	
SS1 COUPÉ/CABRIOLET	2054-2663		1932-36	
	170.000	145.000	125.000	100.000
	75.000	50.000	25.000	
SS2 COUPÉ/CABRIOLET	1052-1343		1932-36	
	150.000	125.000	110.000	88.000
	66.000	44.000	22.000	
SS90 ROADSTER	2663		1935	
	365.000	310.000	270.000	215.000
	160.000	108.000	54.000	

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## SS100 ROADSTER

2663-3485 | 1936-41

La madre di tutte le Jaguar reca la sigla SS 100, dove 100 indica la velocità di punta in miglia orarie. Il suo motore, ampiamente rimaneggiato nel corso della sua breve carriera sino ad aumentarne del 40% la cilindrata – la potenza passa invece da 100 a 125 CV – deriva da quello delle precedenti SS 90, ma ha la distribuzione a valvole in testa invece che laterali. I pochi esemplari prodotti (circa 300) e il ruolo di apripista ne fanno una classica ricercata e costosissima.

600.000	510.000	445.000	355.000	265.000	180.000	89.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------



<b>MK V BERLINA</b>		2663-3485	1948-50			
67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>MK V DROP HEAD COUPÉ</b>		2663-3485	1948-50			
105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000
<b>XK 120 O.T.S. (CARR. ALLUMINIO)</b>		3442	1948-50			
450.000	360.000	265.000	225.000	200.000	160.000	80.000
<b>XK 120 O.T.S. (CARR. ACCIAIO)</b>		3442	1950-54			
145.000	122.000	106.000	85.000	63.500	42.500	21.200
<b>XK 120 FIXED HEAD COUPÉ</b>		3442	1951-54			
122.000	104.000	90.000	72.000	54.000	36.000	18.000
<b>XK 120 DROP HEAD COUPÉ</b>		3442	1953-54			
122.000	104.000	90.000	72.000	54.000	36.000	18.000
<b>XK 140 OPEN TWO SEATER</b>		3442	1954-57			
180.000	155.000	135.000	108.000	81.000	54.000	27.000
<b>XK 140 OPEN TWO SEATER SE</b>		3442	1954-57			
225.000	190.000	165.000	130.000	99.000	66.000	33.000
<b>XK 140 FIXED HEAD COUPÉ</b>		3442	1954-57			
145.000	124.000	108.000	86.000	64.500	43.000	21.500
<b>XK 140 FIXED HEAD COUPÉ SE</b>		3442	1954-57			
170.000	145.000	125.000	100.000	75.000	50.000	25.000

## XK 140 DROP HEAD COUPÉ

3442 | 1954-57

La versione evoluta della XK 120, con una potenza di 190 CV in edizione stradale – ma si arriva a 210 con la testata da competizione – viaggia a 198 km/h. La sigla DHC (Drop Head Coupé) è meno affascinante della OTS, rispetto alla quale ha un parabrezza più protettivo e una capote più “consistente”. È la prima Jaguar offerta con un cambio automatico in alternativa al manuale, che resta largamente preferito dai clienti europei. Fornita di base con cerchi di acciaio, ha i passaruota posteriori carenati che scompaiono se viene richiesto l'optional delle ruote a raggi.

145.000	124.000	108.000	86.000	64.500	43.000	21.500
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------



Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>XK 140 DROP HEAD COUPÉ SE</b>		3442	1954-57			
170.000	145.000	125.000	100.000	75.000	50.000	25.000
<b>XK 150 OPEN TWO SEATER</b>		3442-3781	1957-61			
104.000	89.000	77.000	61.500	46.000	31.000	15.400
<b>XK 150 S OPEN TWO SEATER</b>		3442-3781	1958-61			
215.000	180.000	160.000	125.000	95.000	63.000	31.500
<b>XK 150 FIXED HEAD COUPÉ</b>		3442-3781	1957-61			
81.000	69.000	60.000	48.000	36.000	24.000	12.000
<b>XK 150 S FIXED HEAD COUPÉ</b>		3442-3781	1958-61			
175.000	145.000	130.000	102.000	77.000	51.000	25.600
<b>XK 150 DROP HEAD COUPÉ</b>		3442-3781	1957-61			
81.000	69.000	60.000	48.000	36.000	24.000	12.000
<b>XK 150 S DROP HEAD COUPÉ</b>		3442-3781	1958-61			
175.000	150.000	130.000	104.000	78.000	52.000	26.000
<b>C TYPE</b>		3442	1951-53			
5.000.000	4.300.000	3.700.000	3.000.000	2.200.000	1.500.000	740.000
<b>D TYPE</b>		3442-3781	1954-57			
5.300.000	4.500.000	3.900.000	3.100.000	2.300.000	1.600.000	780.000
<b>XK SS</b>		3781	1956-57			
4.500.000	3.800.000	3.300.000	2.600.000	2.000.000	1.300.000	660.000
<b>MK VII</b>		3442	1950-54			
48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
<b>MK VII M</b>		3442	1955-56			
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000

## MK VIII

3442 | 1956-58

Prodotta dal 1956 al 1958 in 6227 unità, si distingue a colpo d'occhio dalla precedente VII per il frontale, per i fanali posteriori, per il profilo cromato curvilineo sulle fiancate e per il parabrezza in un unico pezzo. Inoltre i passaruota posteriori sono carenati. L'allestimento interno risulta ancora più lussuoso. Il motore è il “solito” 6 cilindri di 3,4 litri. Il fascino e l'eleganza di queste imponenti berline continuano tuttora a sedurre.

55.500	44.500	37.000	29.600	18.500	14.800	7.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>MK IX</b>		3781	1959-61			
63.000	50.500	42.000	33.500	21.000	16.800	8.400
<b>2.4 LITRE</b>		2483	1955-59			
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>3.4 LITRE</b>		3442	1957-59			
46.500	37.000	31.000	24.800	15.500	12.400	6.200
<b>MK2 2.4 LITRE</b>		2483	1959-67			
31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
<b>MK2 3.4 LITRE</b>		3442	1959-67			
39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200

**Modello** | cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**MK2 3.8 LITRE** | 3781 | 1959-67

Quella che oggi è una delle più accessibili tra le Jaguar classiche rappresenta un profondo restyling della precedente 2,4-3,4 Litre (MK 1), rispetto alla quale mantiene lo stesso disegno anche se praticamente non c'è un solo pannello di carrozzeria in comune. È anche uno dei primi esempi di un singolo modello offerto, sin dal lancio commerciale, con tre diversi motori, con potenze comprese tra 120 e 220 CV. Grazie soprattutto alla MK 2 la Jaguar si è imposta in tutto il mondo come specialista nelle berline d'intonazione sportiva.

54.000	43.000	36.000	28.800	18.000	14.400	7.200
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>340</b>					3442	1967-68
35.500	28.200	23.500	18.800	11.800	9.400	4.700
<b>240</b>					2483	1967-69
28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
<b>3.4 S</b>					3442	1964-68
26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500
<b>3.8 S</b>					3781	1964-68
29.300	23.400	19.500	15.600	9.800	7.800	3.900
<b>420</b>					4235	1966-68
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>MK X</b>					3781-4235	1961-66
31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
<b>420 G</b>					4235	1966-70
28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
<b>E TYPE (I.S.) FLAT FLOOR COUPÉ</b>					3781	1961-62
220.000	175.000	130.000	111.000	98.000	78.000	39.000
<b>E TYPE (I.S.) COUPÉ</b>					3781	1962-64
170.000	135.000	100.000	85.000	75.000	60.000	30.000
<b>E TYPE (I.S.) COUPÉ</b>					4235	1964-68
130.000	101.000	75.000	64.000	56.500	45.000	22.500
<b>E TYPE (I.S.) COUPÉ 2+2</b>					4235	1966-68
107.000	85.000	63.000	53.500	47.500	38.000	18.900
<b>E TYPE (II.S.) COUPÉ</b>					4235	1968-71
111.000	88.000	65.000	55.500	49.000	39.000	19.500
<b>E TYPE (II.S.) COUPÉ 2+2</b>					4235	1968-71
89.000	71.000	52.500	44.500	39.500	31.500	15.800

**SEI UN PROFESSIONISTA?**

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

[www.quattroruotepro.it](http://www.quattroruotepro.it)

o richiedi informazioni scrivendo a

[professional@edidomus.it](mailto:professional@edidomus.it)
**Modello** | cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**E TYPE V12 COUPÉ** | 5345 | 1971-73

La più iconica tra le Jaguar di tutti i tempi è anche l'auto più famosa dei fumetti, quella che usavano Diabolik ed Eva Kant. La terza serie, l'unica a montare il V12 al posto dei sei cilindri in linea, comporta un restyling che molti, tra i fan del modello, disapprovano: la calandra ovale di maggiori dimensioni, i gruppi ottici posteriori quadrati, i quattro scarichi sottraggono fascino allo stile originario. Che conserva tuttavia i due pezzi forti di tutte le E Type coupé: il cofano interminabile e il portellone incernierato lateralmente.

82.000	65.000	48.000	41.000	36.000	28.800	14.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------


**E TYPE (I.S.) FLAT FLOOR SPIDER** | 3781 | 1961-62

220.000	175.000	130.000	111.000	98.000	78.000	39.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------

**E TYPE (I.S.) SPIDER** | 3781 | 1962-64

Lanciata pressoché in contemporanea con la coupé, la spider ha una scocca ampiamente rinforzata che, più ancora di quanto di solito avvenga in questo genere di conversioni, compensa la mancanza del padiglione. I suoi 265 CV la rendono velocissima (239 km/h), mentre il passo lungo (2,44 metri) assicura la stabilità anche sul misto veloce. Come anche altre Jaguar della stessa epoca, monta un anacronistico cambio manuale Moss a quattro marce con la prima non sincronizzata e una manovrabilità quanto meno aleatoria: un tributo da pagare a un'auto dal fascino irresistibile ed eterno.

170.000	135.000	100.000	85.000	75.000	60.000	30.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------


**E TYPE (I.S.) SPIDER** | 4235 | 1964-68

130.000	101.000	75.000	64.000	56.500	45.000	22.500
---------	---------	--------	--------	--------	--------	--------

**E TYPE (II.S.) SPIDER** | 4235 | 1968-71

115.000	91.000	67.500	57.500	50.500	40.500	20.300
---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**E TYPE V12 SPIDER** | 5345 | 1971-75

99.000	78.000	58.000	49.500	43.500	35.000	17.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**XJ6 (I.S.) 2.8** | 2791 | 1968-73

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## XJ6 (I.S.) 4.2

4235 | 1968-73

L'ultima creazione di sir William Lyons prima della pensione ha due grossi meriti. Intanto "ripulisce" la gamma dalla diaspora di modelli che aveva ingenerato non poca confusione tra la clientela negli anni precedenti, rimpiazzando sia la Mk 2 (240/340, nell'ultima versione) sia la S Type sia (dal 1971) la 420G. Poi rinnova lo stile della marca con forme dinamiche e di grande impatto, che continuano negli anni. Dei due sei cilindri disponibili, il 4,2 litri da 245 CV e 199 km/h è il più adeguato alla massa di oltre 1,5 tonnellate.

13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------



XJ12/XJ12L (I.S.) 5345 | 1972-73

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

XJ6 (II S.) 3.4/4.2/4.2L 3442-4235 | 1973-79

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

XJ12 (II S.) 5345 | 1973-79

12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

XJ6 (II S.) 4.2 COUPÉ 4235 | 1975-77

24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

XJ12 (II S.) COUPÉ 5345 | 1975-77

27.800	22.200	18.500	14.800	9.300	7.400	3.700
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

XJ6 (III S.) 3.4/4.2 3442-4235 | 1979-86

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

XJ12 (III S.) XJ12/H.E. 5345 | 1979-88

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

SOVEREIGN 4.2 4235 | 1983-86

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

## SOVEREIGN 5.3 H.E.

5345 | 1982-92

È la top di gamma in senso assoluto della XJ Serie III. L'allestimento Sovereign, non più utilizzato per i modelli Daimler, è quello più ricco disponibile per le Jaguar destinate al mercato europeo; il motore HE (High Efficiency) è la versione del prestigioso V12 potenziata nel 1981, grazie all'adozione di una nuova testata che consente di erogare 295 CV. Negli anni in cui è in produzione, la Serie III della XJ è probabilmente la più apprezzata e oggi è da collezionare, specie in questa splendida versione.

14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------



XJS 5345 | 1975-81

24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

XJS H.E. 5345 | 1981-87

25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

XJS H.E. 5345 | 1988-93

27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

XJR-S 5993 | 1990-93

39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

XJS 6.0 V12 5993 | 1993-96

33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

XJS 3.6/3.6 CAT 3590 | 1983-91

22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

XJS 4.0 3980 | 1991-96

25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

XJ-SC 3.6 3590 | 1983-88

22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

XJ-SC 5.3 V12 5345 | 1983-88

24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

## XJS CONVERTIBLE

3980-5993 | 1988-96

Archiviata tra la generale indifferenza la versione "Targa" del 1985, la sportiva inglese viene trasformata tre anni più tardi, con risultati obiettivamente più convincenti, in una cabriolet vera e propria dal tedesco Karmann. Però ha due posti secchi, evenienza discutibile su un transatlantico lungo 4,77 metri. Il V12, ben più che l'AJ16 a sei cilindri dell'ultimissima serie, la rende rapida, elastica, particolarmente adatta a lunghi trasferimenti in tutto relax. Sempre che un consumo di 18,6 l/100 km rientri nel budget di famiglia...

37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



XJ6 2.9/3.6 (XJ40) 2919-3590 | 1986-87

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

XJ6 2.9/3.6 (XJ40) 2919-3590 | 1988-90

8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40) 2919-3590 | 1986-87

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

SOVEREIGN 2.9/3.6 (XJ40) 2919-3590 | 1988-90

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

XJ6 3.2/4.0 (XJ40) 3239-3990 | 1989-97

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

SOVEREIGN 3.2/4.0 (XJ40) 3229-3990 | 1989-94

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

XJR (XJ40) 3980 | 1990-94

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

XJR-15 5993 | 1991

530.000	445.000	390.000	310.000	235.000	155.000	78.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------

XJ12 6.0 (XJ40) 5993 | 1993-94

14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**XJ 220**

3498 | 1992-94

Come sui modelli del passato, la cifra indica la velocità massima in miglia, equivalente a 354 km/h, la più alta per un'auto di serie sino all'arrivo della McLaren F1. Derivata da un prototipo del 1988, l'unica hypercar regolarmente prodotta dalla Casa britannica (in meno di 300 esemplari) è mossa da un sei cilindri a V sovralimentato derivato da quelli impiegati sulle XJR-10 e XJR-11 da corsa e, a differenza della concept, ha la trazione posteriore anziché integrale. Un modello perfetto per completare collezioni milionarie ed esclusive.

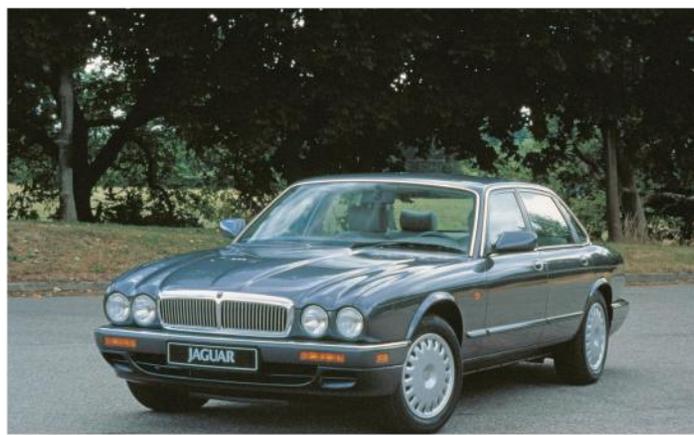
400.000	340.000	295.000	235.000	175.000	118.000	59.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------


**XJ6 (X300) 3.2/4.0/SOVEREIGN**

3239-3996 | 1994-00

L'ultima delle "vere" XJ o, quantomeno, l'ultima ricollegabile anche stilisticamente al modello originario del 1968, porta in dote forme più morbide rispetto alla XJ40 che sostituisce; sancisce il ritorno ai quattro proiettori circolari su tutte le versioni e, per la prima volta, ha i paraurti interamente in plastica. Nel 1998 un ulteriore step evolutivo determina la sostituzione dei precedenti 6 cilindri in linea e 12 cilindri a V con inediti V8 (frazionamento sino ad allora mai impiegato su una Jaguar): nasce così la XJ8.

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>XJR (X300)</b>					3980	1994-97
14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
<b>XJ12 (X300) 6.0</b>					5993	1994-97
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>XJ8 (X308) 3.2/4.0</b>					3253-3996	1997-03
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>XJR (X308) SUPER CHARGED</b>					3996	1997-03
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>XJR (X308) 100 SUPER CHARGED</b>					3996	2001-02
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>XK8 COUPÉ</b>					3996-4196	1996-06
22.400	18.200	14.000	11.900	9.800	7.000	4.200

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

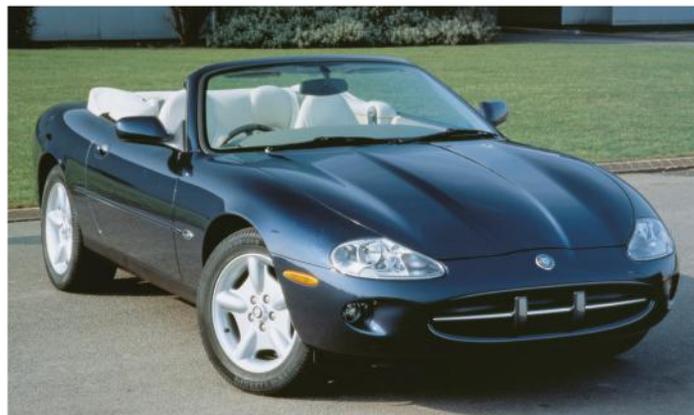
A+	A	AB	BA	B+	B	C

**XK8 CONVERTIBLE**

3996-4196 | 1996-06

Pensionata dopo 21 anni la XJS (la cui versione decapottabile era arrivata in realtà solo nel 1988) il nuovo corso Jaguar imposto dalla proprietà Ford Motor Company dà come risultato questa nuova sportiva, dalle forme morbide e raccordate, con un muso lungo che cita garbatamente la E Type e con un nuovo 8 cilindri a V da 284 CV, al suo debutto assoluto. Inedito pure il cambio automatico a cinque rapporti con doppia modalità di funzionamento (anche manuale sequenziale): una youngtimer con tutti i confort e le assistenze di un'auto contemporanea.

28.800	23.400	18.000	15.300	12.600	9.000	5.400
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>XKR</b>					3996-4196	1998-06
30.500	24.700	19.000	16.200	13.300	9.500	5.700
<b>XKR 100</b>					3996	2001-02
38.500	31.000	24.000	20.400	16.800	12.000	7.200
<b>XKR CONVERTIBLE</b>					3996-4196	1998-06
37.000	29.900	23.000	19.600	16.100	11.500	6.900
<b>XKR 100 CONVERTIBLE</b>					3996	2001-02
45.000	36.500	28.000	23.800	19.600	14.000	8.400
<b>S-TYPE 2.5/3.0 V6</b>					2497-2967	1999-08
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>S-TYPE 4.0/4.2 V8</b>					3996-4196	1999-08
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>S-TYPE 4.2 R</b>					4196	2002-08
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>X-TYPE 2.0 V6 24V/ESTATE</b>					2099	2001-05
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>X-TYPE 2.5 V6 24V/ESTATE</b>					2495	2001-09
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>X-TYPE 3.0 V6 24V/ESTATE</b>					2968	2001-10
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>XJ6 (X350/8/9) 3.0 V6</b>					2967	2003-09
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>XJ8 (X350/8/9) 3.5 V8</b>					3555	2003-08
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8</b>					4196	2003-09
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>XJ8 (X350/8/9) 4.2 V8 SUPER S/C</b>					4196	2003-07
14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
<b>XJR (X350/8/9) V8</b>					4196	2003-08
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>XK (X150) 3.5 V8 COUPÉ</b>					3555	2007-10
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>XK (X150) 3.5 V8 CONVERTIBILE</b>					3555	2007-10
28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
<b>XK (X150) 4.2 V8 COUPÉ</b>					4196	2006-09
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>XK (X150) 4.2 V8 CONVERTIBILE</b>					4196	2006-09
31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
<b>XKR (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ</b>					4196	2006-09
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>XKR (X150) 4.2 V8 S/C CONVERTIBILE</b>						4196	2006-09
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>XKR-S (X150) 4.2 V8 S/C COUPÉ</b>						4196	2008-09
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000

## JEEP

STATI UNITI

Il primo progetto della 4x4 da ricognizione per l'esercito Usa è della Bantam, ma saranno la Willys-Overland e la Ford a realizzare la grande produzione di serie. L'origine del nome Jeep non è mai stata del tutto chiara, ma secondo le ipotesi più accreditate deriverebbe o dallo slang usato dai militari già nella prima guerra mondiale oppure da "Eugene the Jeep", l'animaletto "magico" di Braccio di Ferro apparso nel 1936. Negli anni ai modelli in grigioverde e a quelli civili che ne derivano strettamente si sono aggiunti le station wagon (con tetto rigido) e le Jeepster (prodotte anche in Spagna), i pick-up e la versione militare rinnovata M38. Il marchio nel 1953 viene acquisito dalla Kaiser; nel 1970 passa all'American Motors Company (AMC), partecipata dalla Renault; sono di questo periodo gli allestimenti più noti e ricercati delle CJ: Renegade, Golden Eagle, Golden Hawk e Laredo. Nel 1987 la Jeep entra in orbita Chrysler e ne segue le sorti; oggi fa parte del gruppo Stellantis.

<b>MB/GPW</b>						2199	1941-45
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>GPA</b>						2199	1942-43
	40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
<b>M 38</b>						2199	1950-52
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>M 38 A1</b>						2199	1952-68
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>M 422 MIGHTY MITE</b>						1775	1959-72
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>CJ-2A/3A/3B</b>						2199	1945-67
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>STATION WAGON</b>						2199-3703	1946-62
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>JEEPSTER</b>						2199-2638	1947-51
	24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300
<b>JEEPSTER COMMANDO</b>						2199-3687	1967-74
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000

## CJ-5

2199 | 1955-65

Svelata nell'autunno del 1954, la CJ-5 inaugura una nuova era nella storia della Jeep. La carrozzeria, derivata dalla M38A1, presenta numerose novità rispetto alla CJ-3B: i vani porta sono più ampi, il cofano è ridisegnato, i lamierati del frontale presentano forme più arrotondate, i proiettori sono parzialmente incassati nella calandra. Le dimensioni aumentano in lunghezza, larghezza e altezza, offrendo maggior spazio a bordo. Ampiamente rivisitato anche il telaio, con passo più lungo di 2,54 cm e reso più rigido grazie all'adozione di una traversa scatorolata. Insomma la CJ-5 assume lo stile che caratterizzerà la gamma CJ fino al 1986. Il motore è l'Hurricane, un quattro cilindri di 2,2 litri con valvole d'aspirazione in testa e di scarico laterali che eroga oltre 70 CV.

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>CJ-5</b>							2199-3800   1966-70
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>CJ-5</b>							2199-4981   1971-79
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>CJ-5</b>							2475-4981   1980-85
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>CJ-5 RENEGADE</b>							4981   1970-79
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>CJ-5 RENEGADE</b>							4981   1980-85
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>CJ-6</b>							2199   1955-65
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>CJ-6</b>							2199-3801   1966-70
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>CJ-6</b>							2199-4981   1971-79
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>CJ-6</b>							2475-4981   1980-85
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>CJ-7</b>							2199-4981   1976-79
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>CJ-7</b>							1995-4981   1980-86
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>CJ-7 GOLDEN EAGLE</b>							4981   1977-80
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400

## CJ-7 LAREDO

4981 | 1981-86

In pratica è una CJ-5 con passo allungato (ma sempre a due porte): perde appena un poco in agilità, ma migliora nell'abitabilità. Tra le versioni più pregiate figurano la Golden Eagle, subito riconoscibile per l'aquila sul cofano e per i cerchi specifici color oro, e la Laredo, allestimento più lussuoso distinto da molti particolari cromati. La motorizzazione più desiderabile è ovviamente il V8 di 5 litri; un gradino sotto è il 6 cilindri in linea di 4,2 litri. Da scartare il benzina di 2,5 litri e il diesel 2,4. I costi di restauro sono elevati.

24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>WRANGLER (YJ)</b>						2464-4235	1986-96
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>WRANGLER 2.5 LAREDO (YJ)</b>						2464	1987-96
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>WRANGLER 4.0 LAREDO (YJ)</b>						3960	1987-96
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>WRANGLER RENEGADE (YJ)</b>						3960	1990-94
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>WRANGLER (TJ)</b>						2429-3964	1996-07
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>WAGONEER</b>						3777-5359	1962-73
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000

Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
Valore per categoria di stato d'uso								
	A+	A	AB	BA	B+	B	C	
<b>WAGONEER</b>							4235-5896	1974-83
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>WAGONEER</b>							2466-3956	1984-92
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>GRAND WAGONEER</b>							4235-5904	1984-91
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>CHEROKEE</b>							4235-5896	1974-83
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	

## CHEROKEE

2464-3988 | 1984-01

Da noi è nota perché distribuita per alcuni anni dalla Renault (che all'epoca controllava la AMC e il marchio Jeep), soprattutto nella versione con il motore diesel francese di 2,1 litri. Oggi non ha alcun appeal storico, a differenza delle versioni più "americane" dotate del motore 6 cilindri in linea di 4 litri e allestimento Limited, con interni in pelle e full optional. Le quotazioni delle Limited sono abbastanza stabili. Attenzione agli esemplari con molti chilometri, che potrebbero evidenziare noie alla trasmissione.

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



<b>CHEROKEE TD</b>							2068-2499	1984-01
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>CHEROKEE (II S.)</b>							2429-3700	2001-08
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>CHEROKEE TD (II S.)</b>							2499-2755	2001-09
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>GRAND CHEROKEE</b>							3956-5898	1992-98
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>GRAND CHEROKEE TD</b>							2499	1995-99
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>GRAND CHEROKEE (II S.)</b>							3956-4701	1998-05
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>GRAND CHEROKEE TD (II S.)</b>							2685-3125	1998-05
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>GRAND CHEROKEE (III S.) 4.7 V8</b>							4701	2005-09
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>GRAND CHEROKEE (III S.) 5.7 V8 HEMI</b>							5654	2005-08
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>GRAND C. (III S.) 6.1 V8 HEMI SRT-8</b>							6059-6063	2006-09
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>GRAND CHEROKEE (III S.) CRD</b>							2987	2005-11
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>COMPASS (I S.) 2.4</b>							2359	2006-10
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>PATRIOT 2.4</b>							2359	2007-10
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>COMMANDER 4.7 V8</b>							4701	2006-08
	6.700	5.300	4.400	3.600	2.200	1.800	900	
<b>COMMANDER 5.7 V8 HEMI</b>							5654	2006-08
	8.600	6.900	5.800	4.600	2.900	2.300	1.200	
<b>COMMANDER 3.0 CRD</b>							2987	2006-10
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## JENSEN

GRAN BRETAGNA

<b>PW</b>							3860-4274	1946-52
	42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600	
<b>INTERCEPTOR COUPÉ/CONV.</b>							3993	1949-58
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	
<b>541/541 R/541 S</b>							3993-5354	1953-63
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>C-V8</b>							5916-6276	1962-66
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000	
<b>INTERCEPTOR (I/II/III S.)</b>							6276-7212	1966-76
	71.500	57.000	47.500	38.000	23.800	19.000	9.500	
<b>INTERCEPTOR SP</b>							7212	1971-72
	69.000	55.000	46.000	37.000	23.000	18.400	9.200	
<b>INTERCEPTOR (III S.) CONVERTIBLE</b>							7212	1974-76
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>INTERCEPTOR S4</b>							5898	1987-91
	71.500	57.000	47.500	38.000	23.800	19.000	9.500	
<b>FF (I/II/III S.)</b>							6276-7212	1967-72
	83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000	
<b>JENSEN-HEALEY</b>							1973	1972-76
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400	
<b>GT</b>							1973	1975-76
	26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500	
<b>S-V8</b>							4601	1998-02
	41.500	33.000	27.500	22.000	13.800	11.000	5.500	
<b>C-V8 COUPÉ</b>							4601	2000-02
	41.500	33.000	27.500	22.000	13.800	11.000	5.500	

## JOWETT

GRAN BRETAGNA

<b>7/17</b>							907	1921-36
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>10</b>							1166	1936-39
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>8</b>							946	1937
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>JAVELIN PA/PB/PC/PD/PE</b>							1486	1947-54
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200	
<b>JUPITER 1/1A</b>							1486	1950-54
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	

## KIA

COREA DEL SUD

<b>PRIDE (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1139-1324	1991-00
	900	700	600	500	300	200	100	
<b>SEPHIA (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1498-1839	1993-00
	1.100	800	700	600	400	300	100	
<b>SPORTAGE I S.</b>							1998	1993-04
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300	
<b>SPORTAGE I S. D/TD</b>							1998-2184	1993-02
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>CLARUS 1.8/2.0 16V</b>							1793-1998	1997-00
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>SHUMA 1.5I 16V</b>							1498	1998-01
	1.400	1.100	900	700	500	400	200	
<b>CARNIVAL I S.</b>							2497	1999-06
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>CARNIVAL (I S.) TDI/CRDI/HPDI</b>							2902	1999-06
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>RIO (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1343-1493	2000-05
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300	
<b>OPIRUS</b>							3497	2003-08
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C
----	---	----	----	----	---	---

**LADA**

RUSSIA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
NIVA	1568	1976-81							
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400		
NIVA	1568-1690	1982-10							
	4.100	3.200	2.700	2.200	1.400	1.100	500		
NIVA D/TD	1905	1986-01							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400		
NIVA MASTER	1568-1690	1994-01							
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700		
21043/2105 SW/NOVA SW	1198-1690	1992-96							
	1.100	800	700	600	400	300	100		
2107 BERLINA/NOVA	1197-1690	1990-96							
	1.100	800	700	600	400	300	100		
SAMARA (TUTTE LE VER.)	1099-1499	1987-99							
	1.100	800	700	600	400	300	100		
110/111/112	1499	1995-01							
	1.100	800	700	600	400	300	100		

**LAFER**

BRASILE

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
MP SPIDER	1584	1974-90							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000		

**LAGONDA**

GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
11.9/12/24	1420	1920-25							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000		
16/65	2400-2692	1926-28							
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000		
2 LITRE	1954	1926-33							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000		
3 LITRE (TUTTE LE VER.)	2931-3181	1929-33							
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000		
16/80	1991	1933							
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000		
41/2 V12/RAPIDE	4480	1937-40							
	270.000	230.000	200.000	160.000	120.000	80.000	40.000		

**LG45**

3619-4453 | 1935-36

Al suo apparire viene presentata, senza modestia, come "the best car in the world". Due misure di passo e quattro scelte di motori rendono il telaio di questa premium d'anteguerra (6 cilindri, valvole in testa) particolarmente versatile oltre che vincente sui campi di gara, nei quali la notevole velocità massima - 100 miglia, oltre 160 km/h - si rivela determinante per il successo delle varianti sportive. È la massima espressione della prima Lagonda, quella antecedente la cessione a David Brown (proprietario dell'Aston Martin) avvenuta nel '48.

A+	A	AB	BA	B+	B	C
180.000	145.000	120.000	96.000	60.000	48.000	24.000

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C
----	---	----	----	----	---	---

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
LG6	4453	1958-39							
	130.000	105.000	88.000	70.000	44.000	35.000	17.500		
M45 T	4453	1933-34							
	210.000	170.000	140.000	112.000	70.000	56.000	28.000		
M45 RAPIDE	4453	1935-36							
	600.000	480.000	400.000	320.000	200.000	160.000	80.000		
21/2 LITRE	2580	1946-53							
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000		
21/2 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2580	1946-53							
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000		
3 LITRE	2922	1953-58							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000		
3 LITRE DROP HEAD COUPÉ	2922	1953-58							
	98.000	78.000	65.000	52.000	32.500	26.000	13.000		
RAPIDE	3995	1961-64							
	130.000	105.000	88.000	70.000	44.000	35.000	17.500		

**LAMBORGHINI**

ITALIA

Ferruccio Lamborghini, eclettico costruttore di trattori, pompe, caloriferi e tanti altri oggetti meccanici, fonda la sua azienda nel 1963; la leggenda vuole che fosse insoddisfatto della frizione della sua Ferrari 250 e che il "Drake" non avesse ascoltato i suoi suggerimenti. Le sue auto avranno per molti anni solo motori V12 bialbero, derivati da un progetto di Giotto Bizzarrini: l'ultima versione esce di produzione nel 2011; la 350 GT e 400 GT prodotte fino al 1968 hanno un discreto successo, ma è con la Miura del 1966 e la Countach del 1974, entrambe disegnate da Marcello Gandini, che arriva il successo planetario. Tra il 1972 e il '73 Ferruccio esce di scena e negli anni successivi si succederanno diversi proprietari; il clima "burrascoso" causa la perdita di alcuni validi tecnici come il collaudatore Bob Wallace. Sono di questo periodo la Jalpa, la fuoristrada LM 002 e la Diablo. Dal 1998 la Lamborghini è di proprietà del gruppo Volkswagen, che ha introdotto nuovi modelli come la Murciélago e la Gallardo, prima sportiva del Toro con motore V10.

**350 GT**

3464 | 1964-67

È stata la prima di tutte le Lamborghini, la vettura con cui Ferruccio ha lanciato il quanto di sfida a Enzo Ferrari. Non a caso il motore V12 era l'architettura-feticcio di Maranello. Disegnata dalla Touring su una prima idea di Franco Scaglione, conserva la struttura Superleggera della carrozzeria milanese con traliccio tubolare e pannelli di alluminio. Prodotta in appena 120 unità, è stata declinata in tre varianti: 3,5 litri nel 1964, 4 litri (con la stessa potenza di 320 CV) nel 1965 e quindi, nel 1966, 4 litri 2+2.

A+	A	AB	BA	B+	B	C
550.000	470.000	410.000	330.000	245.000	165.000	82.000



Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
400 GT	3929	1966-68							
	500.000	425.000	370.000	295.000	220.000	150.000	74.000		
400 GT 2+2	3929	1966-68							
	425.000	360.000	315.000	250.000	190.000	125.000	63.000		



Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## P 400 MIURA

3929 | 1966-68

Se la 350 GT era assai ben fatta ma anche molto ortodossa, la Miura è una rivoluzione: motore (V12) centrale (allora usato solo sulle auto da corsa), per di più trasversale, telaio monoscocca in lamiera sciolata, linea mozzafiato disegnata per Bertone da Marcello Gandini, limitatissimo sviluppo in altezza (1,05 m) e 280 km/h, che ne fanno l'auto stradale più veloce del suo tempo. Diventa l'oggetto del desiderio di tutti. La S del 1968 ha un carattere migliore. Per averne una in garage occorre preventivare un investimento molto importante.

1.200.000	1.000.000	900.000	720.000	540.000	360.000	180.000
-----------	-----------	---------	---------	---------	---------	---------



P 400 MIURA S							3929	1968-71
1.600.000	1.400.000	1.200.000	960.000	720.000	480.000	240.000		
P 400 MIURA SV							3929	1971-73
2.300.000	2.000.000	1.700.000	1.400.000	1.000.000	680.000	340.000		
ESPADA I S.							3929	1968-70
205.000	175.000	150.000	120.000	90.000	60.000	30.000		
ESPADA II S.							3929	1970-72
180.000	155.000	135.000	108.000	81.000	54.000	27.000		

## ESPADA III S.

3929 | 1972-78

Lo spazio lasciato libero dalla 400 GT, stretta derivazione della originaria 350 GT, viene occupato dalla Espada, che ne riprende il telaio, allungato di 15 cm, e il motore anteriore V12 di 4 litri, giusto con 5 CV in più (per un totale di 325). Rappresenta uno dei più originali esempi di granturismo "da famiglia" con quattro veri posti e uno stile anticonvenzionale ancora una volta dovuto a Bertone. La seconda serie del 1970 con 350 CV e la terza del 1972, con le ruote non più a gallettone, rinunciano al cruscotto esagonale della prima.

160.000	140.000	120.000	96.000	72.000	48.000	24.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------



ISLERO/ISLERO S							3929	1968-70
230.000	195.000	170.000	135.000	102.000	68.000	34.000		
JARAMA/JARAMAS							3929	1970-76
120.000	102.000	89.000	71.000	53.500	35.500	17.800		

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## COUNTACH LP400

3929 | 1973-78

Il motore è quello dell'ultima Miura, la SV, abbassato da 385 a 375 CV, montato però longitudinalmente in posizione centrale, con il cambio rivolto verso l'abitacolo, su un telaio tubolare di nuova concezione. È però soprattutto lo stile spavaldo a stupire: ancora più che in passato, Bertone ci è andato giù pesante, con porte che si sollevano a elitra, volumi raccordati, prese d'aria a non finire, tergicristallo unico a pantografo. Soprattutto, è l'ultima Lamborghini progettata prima che Ferruccio venda l'azienda.

600.000	510.000	445.000	355.000	265.000	180.000	89.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------



COUNTACH LP400S							3929	1978-82
400.000	340.000	300.000	240.000	180.000	119.000	59.500		
COUNTACH LP5000S							4754	1982-85
300.000	255.000	225.000	180.000	135.000	89.000	44.500		
COUNTACH QUATTROVALVOLE							5167	1985-89
310.000	265.000	230.000	185.000	140.000	92.000	46.000		
COUNTACH 25° ANNIVERSARIO							5167	1988-90
270.000	230.000	200.000	160.000	120.000	80.000	40.000		

## P 250 S+2 URRACO

2462 | 1970-75

Per la prima volta su una Lamborghini calano i cilindri: 8, invece dei soliti 12, per di più con un solo albero a camme in testa per bancata. La "piccola" di Sant'Agata ha 220 CV e punta sulla facilità di guida da parte anche dei piloti meno esperti. Come la Miura ha il motore centrale trasversale ma offre, in più, due strapuntini che ne fanno una 2+2. Nel 1974 arrivano la 260 CV a quattro assi a camme e la 182 CV "anticrisi" sotto la soglia dei due litri. Sempre opera di Bertone, racconta in modo didascalico lo stile delle GT anni 70.

101.000	86.000	75.000	60.000	45.000	30.000	15.000
---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



URRACO P200							1994	1974-79
77.000	65.500	57.000	45.500	34.000	22.800	11.400		
URRACO P250							2462	1976-79
92.000	78.000	68.000	54.500	41.000	27.200	13.600		
URRACO P300							2996	1974-79
95.000	81.000	70.000	56.000	42.000	28.000	14.000		
SILHOUETTE							2996	1977-79
170.000	145.000	125.000	100.000	75.000	50.000	25.000		

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C
----	---	----	----	----	---	---

**JALPA P350 GTS**

3485 | 1983-88

Modello che sostituisce la Urraco, la Jalpa ne eredita la meccanica ed è l'ultima Lamborghini a montare un V8, che per l'occasione beneficia di un incremento di cilindrata da 2996 a 3485 cc; la potenza però scende da 265 a 255 CV, a tutto vantaggio della "trattabilità" della vettura. Il design, come per tante Lamborghini che l'hanno preceduta, è opera di Marcello Gandini, per Bertone. Costruita in 416 esemplari, la Jalpa riscuote un buon successo e oggi rappresenta al meglio il concetto di Lamborghini compatta.

81.000	69.000	60.000	48.000	36.000	24.000	12.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**DIABLO**

5707 | 1990-99

Anche se è proprio con la Diablo che sarebbe arrivata la trazione integrale sulle Lamborghini (la VT), la prima serie è ancora una posteriore pura. Pur mantenendo il layout della Countach, ha un nuovo telaio a traliccio a sezione quadra rinforzata da pannelli in composito; il suo V12 ha per la prima volta l'iniezione elettronica e scarica a terra 492 CV per 325 km/h e 4,1 secondi nello 0-100. Verso la fine dello sviluppo del progetto Diablo, la Casa entra nel gruppo Chrysler. E sono gli americani a disegnarne l'abitacolo, confortevole ma, in verità, piuttosto anonimo.

160.000	140.000	120.000	96.000	72.000	48.000	24.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------

**DIABLO VT** 5707 | 1993-00

205.000	175.000	150.000	120.000	90.000	60.000	30.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------

**DIABLO VT ROADSTER** 5707 | 1996-00

270.000	230.000	200.000	160.000	120.000	80.000	40.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------

**DIABLO SE30** 5707 | 1994-95

270.000	230.000	200.000	160.000	120.000	80.000	40.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------

**DIABLO SV** 5707 | 1996-00

245.000	205.000	180.000	145.000	108.000	72.000	36.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------

**DIABLO SV ROADSTER** 5707 | 1998-99

215.000	185.000	160.000	130.000	96.000	64.000	32.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------

**DIABLO SVR** 5707 | 1996

340.000	290.000	250.000	200.000	150.000	100.000	50.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------

**DIABLO GT** 5992 | 1999-00

610.000	520.000	450.000	360.000	270.000	180.000	90.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------

**DIABLO GTR** 5707 | 2000

810.000	690.000	600.000	480.000	360.000	240.000	120.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

**DIABLO 6.0** 5992 | 2000-02

230.000	195.000	170.000	135.000	102.000	68.000	34.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C
----	---	----	----	----	---	---

**DIABLO 6.0 SE** 5992 | 2001-02

270.000	230.000	200.000	160.000	120.000	80.000	40.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------

**MURCIÉLAGO 6.2 V12** 6192 | 2002-06

160.000	140.000	120.000	96.000	72.000	48.000	24.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------

**MURCIÉLAGO 6.2 V12 ROADSTER** 6192 | 2004-06

215.000	185.000	160.000	130.000	96.000	64.000	32.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------

**MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP640** 6496 | 2006-10

210.000	170.000	140.000	112.000	70.000	56.000	28.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------

**MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP640 ROADSTER** 6496 | 2007-10

255.000	205.000	170.000	135.000	85.000	68.000	34.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------

**MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP670-4 SV** 6496 | 2009-10

240.000	190.000	160.000	130.000	80.000	64.000	32.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------

**MURCIÉLAGO 6.5 V12 LP650-4 ROADSTER** 6496 | 2009-10

270.000	215.000	180.000	145.000	90.000	72.000	36.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------

**GALLARDO 5.0 V10** 4961 | 2003-08

95.000	81.000	70.000	56.000	42.000	28.000	14.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**GALLARDO 5.0 V10 SPIDER** 4961 | 2006-09

122.000	104.000	90.000	72.000	54.000	36.000	18.000
---------	---------	--------	--------	--------	--------	--------

**LM 002** 5167 | 1986-92

270.000	230.000	200.000	160.000	120.000	80.000	40.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------

**LANCHESTER**

GRAN BRETAGNA

**40** 6178 | 1919-28

72.000	57.500	48.000	38.500	24.000	19.200	9.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**21** 3100-3327 | 1923-31

49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**30** 4437 | 1928-33

66.000	53.000	44.000	35.000	22.000	17.600	8.800
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**40** 6180 | 1928-31

66.000	53.000	44.000	35.000	22.000	17.600	8.800
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**18** 2504 | 1931-34

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

**10** 1203 | 1932-35

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**LIGHT 6** 1378 | 1933-37

21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**E 18** 2390 | 1935

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

**18** 2565 | 1935-39

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

**11** 1444 | 1936-39

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**SPECIAL S-8** 4625 | 1936-39

49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**14** 1809 | 1937-39

19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**ROADRIDER** 1527 | 1937-38

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**10** 1287 | 1946-51

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**14 LEDA** 1968 | 1950-54

13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

Per ordini o informazioni sulle riviste

**ED EditorialeDomus**puoi contattare il servizio abbonamenti  
al numero**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.abbonamenti@edidomus.it**



Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

**LANCIA**

ITALIA

Nel 1906 Vincenzo Lancia, pilota Fiat, fonda la sua Casa. Le sue vetture sono innovative e progettate con il culto della "bella meccanica", dove la pulizia del disegno è almeno importante quanto la funzionalità. Nell'autunno del 1922 la Lambda è la prima vettura al mondo con scocca portante; introduce anche l'avantreno a ruote indipendenti. L'ultimo progetto di Lancia è l'Aprilia, berlina da cui derivano diversi modelli sportivi. Il primo del dopoguerra è l'Aurelia, prima auto di serie al mondo con un motore V6; alla berlina si affiancano la sportiva coupé B20 e l'elegante spider B24. Nel 1960, due anni dopo la vendita alla famiglia Pesenti, esce la Flavia, prima auto italiana di serie a trazione anteriore. Nel 1969 passa al gruppo Fiat, cui segue la graduale condivisione di pianali e meccaniche. L'attività sportiva comprende i rally, con le plurivittoriose Fulvia HF, Stratos e Delta in varie versioni e il campionato Sport Prototipi (LC1 e LC2, anni Ottanta); con una Lancia D50 la Scuderia Ferrari ha vinto il mondiale di F. 1 nel 1956. Oggi Lancia è un marchio del gruppo Stellantis.

**LAMBDA (I S.) TORPEDO**

2120 | 1922-23

Rivoluzionaria per la scocca portante e l'avantreno a ruote indipendenti, che adotta per prima al mondo, è veloce e sportiva; il V4 per l'epoca piccolo le consente di oltrepassare i 110 km/h già dalla prima serie. Per questo alle versioni torpedo (la più comune) e berlina si affiancano da subito quelle sportive dei carrozzieri. Con la sesta serie arriva il cambio a quattro marce, le successive tre generazioni vedono incrementi di cilindrata e potenza. In Italia è sottovalutata, ma nel Nord Europa è molto ricercata.

250.000	215.000	185.000	150.000	111.000	74.000	37.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------



<b>LAMBDA (II/III/IV/V/VI S.) TORPEDO</b>							2120	1923-26
150.000	125.000	110.000	88.000	66.000	44.000	22.000		
<b>LAMBDA (VII S.) TORPEDO</b>							2370	1927
135.000	110.000	100.000	80.000	60.000	40.000	20.000		
<b>LAMBDA (VIII/IX S.) TORPEDO</b>							2570	1928-31
140.000	121.000	105.000	84.000	63.000	42.000	21.000		
<b>LAMBDA VII/VIII/IX SERIE SPIDER</b>							2370-2570	1927-31
245.000	205.000	180.000	145.000	108.000	72.000	36.000		
<b>DILAMBDA (I/II S.) BERLINA</b>							3960	1928-32
160.000	140.000	120.000	96.000	72.000	48.000	24.000		
<b>ARTENA BERLINA</b>							1925	1931-34
67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000		
<b>ASTURA (I/II/III/IV S.) BERL.</b>							2604-2972	1931-39
150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000		
<b>AUGUSTA BERLINA</b>							1196	1933-36
48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400		
<b>APRILIA BERLINA</b>							1352	1937-39
67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000		
<b>APRILIA BERLINA</b>							1486	1939-45
67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000		
<b>APRILIA 1500</b>							1485	1945-49
64.500	51.500	43.000	34.500	21.500	17.200	8.600		

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

**ARDEA (II S.) BERLINA**

903 | 1941-48

Due anni dopo l'Aprilia arriva l'utilitaria Ardea, la prima Lancia sotto il litro di cilindrata. È comodissima, ha consumi ridotti e riprende fedelmente il disegno della sorella maggiore; sarà prodotta anche in una versione a sei luci per i tassisti di Roma. Nel dopoguerra adotterà il lunotto unico e il cambio a cinque marce; sarà proposta pure come camioncino, furgone e ambulanza. Ne saranno prodotte 11.700 unità in quattro serie. Affidabile e facile da reperire, oggi ha quotazioni ancora relativamente basse e stabili.

27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>ARDEA (III S.)</b>							903	1948-49
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200		
<b>ARDEA (IV S.)</b>							903	1949-53
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000		
<b>AURELIA B50/B51</b>							1754	1950-51
83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000		
<b>AURELIA B10</b>							1754	1950-52
55.500	44.500	37.000	29.600	18.500	14.800	7.400		
<b>AURELIA B21</b>							1991	1951-52
48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400		
<b>AURELIA B15</b>							1991	1952-53
48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400		
<b>AURELIA B22</b>							1991	1952-53
49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600		
<b>AURELIA B52/B53</b>							1991	1952-54
98.000	78.000	65.000	52.000	32.500	26.000	13.000		
<b>AURELIA B55/B56</b>							2266	1955-57
98.000	78.000	65.000	52.000	32.500	26.000	13.000		
<b>AURELIA (I S.) B12</b>							2266	1954-57
55.500	44.500	37.000	29.600	18.500	14.800	7.400		

**AURELIA B20 GT (I S.)**

1991 | 1951-52

Sportiva ed elegante al tempo stesso, questa coupé della Pinin Farina è da sempre una delle auto più ambite dai collezionisti. Prodotta in due serie con il V6 2000 (1951-1953) e in quattro con il 2500 (1953-1958). Ha un ottimo pedigree sportivo; se ne trovano molti esemplari preparati (pochi quelli dell'epoca). La prima serie è stata prodotta dal 1951 al 1952 in 500 esemplari. Dal 1951 al 1958 sono state complessivamente allestite 3871 B20.

220.000	190.000	165.000	130.000	98.000	65.500	33.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>AURELIA B20 GT (II S.)</b>						1991	1952-53
	210.000	180.000	155.000	124.000	93.000	62.000	31.000
<b>AURELIA B20 GT (III S.) 2500</b>						2451	1953-54
	195.000	165.000	145.000	116.000	87.000	58.000	29.000
<b>AURELIA B20 GT (IV S.) 2500</b>						2451	1954-55
	230.000	195.000	170.000	135.000	102.000	68.000	34.000
<b>AURELIA B20 GT (V S.) 2500</b>						2451	1956-57
	210.000	180.000	155.000	125.000	94.000	62.500	31.500
<b>AURELIA B20 GT (VI S.) 2500</b>						2451	1957-58
	210.000	180.000	155.000	125.000	94.000	62.500	31.500

## AURELIA B24 SPIDER

2451 | 1955

Molti la ritengono la più bella auto mai costruita, certo è un'icona della Dolce Vita e del design italiano (la linea è di Pinin Farina). La versione Spider, con paraurti in due sezioni e parabrezza basso e panoramico, spunta le quotazioni più elevate, ma anche la Convertibile (lievi modifiche di carrozzeria, parabrezza più "piatto" e protettivo, paraurti a lama singola e vetri laterali discendenti) vola alto. Ammirata ai raduni, ha nella paura di rovinarla l'unico limite all'uso; da anni le quotazioni sono in salita. La Spider viene costruita in 240 unità, con motore V6 di 2451 cc da 118 CV.

810.000	690.000	600.000	480.000	360.000	240.000	120.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
<b>AURELIA B24 CONVERTIBILE</b>					2451	1956-58	
	380.000	320.000	280.000	225.000	170.000	112.000	56.000

## APPIA C10 (I.S.)

1090 | 1953-56

Raffinata auto di famiglia con un piccolo 4 cilindri a V strettissimo in alluminio e una carrozzeria che copia in piccolo l'Aurelia B10, si segnala per le porte ad armadio senza montante centrale e le lussuose rifiniture con sedili in panno. Le prestazioni sono discrete, anche se i progettisti hanno pensato soprattutto al confort. Oggi è relativamente rara, ma ha quotazioni che, dal punto di vista puramente economico, non giustificano il restauro; è un'ottima scelta per chi ama la bella meccanica. 20.025 gli esemplari prodotti.

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
<b>APPIA C10 (II S.)</b>					1090	1956-59	
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>APPIA COUPÉ PININFARINA (II S.)</b>						1090	1957-59
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>APPIA CONVERT. VIGNALE (II S.)</b>						1090	1957-59
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>APPIA GT ZAGATO (II S.)</b>						1090	1957-58
	130.000	102.000	85.000	68.000	42.500	34.000	17.000
<b>APPIA GTZ ZAGATO (II S.)</b>						1090	1957-58
	165.000	130.000	110.000	88.000	55.000	44.000	22.000
<b>APPIA GTE ZAGATO (II S.)</b>						1090	1958-59
	117.000	94.000	78.000	62.500	39.000	31.000	15.600
<b>APPIA (III S.)</b>						1090	1959-63
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>APPIA LUSO VIGNALE (III S.)</b>						1090	1959-62
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>APPIA GIARDINETTA VIOTTI (III S.)</b>						1090	1960-63
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>APPIA COUPÉ PININFARINA (III S.)</b>						1090	1959-63
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>APPIA CONVERT. VIGNALE (III S.)</b>						1090	1959-63
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>APPIA GTE ZAGATO (III S.)</b>						1090	1959-62
	113.000	90.000	75.000	60.000	37.500	30.000	15.000
<b>APPIA SPORT ZAGATO (III S.)</b>						1090	1961-63
	130.000	102.000	85.000	68.000	42.500	34.000	17.000

## FLAMINIA BERLINA

2458 | 1957-63

Ultima V6 e ultima trazione posteriore progettata in Lancia, rompe con le forme flessuose dell'Aurelia per un ben equilibrato e proporzionato disegno Pinin Farina a linee quasi tese, con cintura non troppo alta e pinne. Ha una mole importante e una velocità di 160 km/h per la 2500 e 180 per la 2800. Offre sei posti comodissimi, un abitacolo molto luminoso e, sulla prima serie, la frizione automatica (optional) e il tergicristallo. Prodotta in 3944 esemplari, è relativamente rara e laboriosa nel restauro. Le quotazioni, ultimamente, sono salite.

33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
<b>FLAMINIA BERLINA 2.8</b>					2775	1963-70	
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400

Per ordini e chiarimenti sui prodotti di vendita diretta (volumi e raccoglitori)

# ED EditorialeDomus

puoi contattare il servizio clienti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.vendite@edidomus.it**



Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## FLAMINIA COUPÉ PININFARINA

2458 | 1959-63

È raro che una coupé venga prodotta in più esemplari di una berlina. Ma se il disegno è Pinin Farina e i quattro posti sono "veri" può succedere: i 5236 esemplari di Flaminia Coupé lo testimoniano. Sobria ed elegante, deriva dal prototipo Florida II del 1958 (perdendo purtroppo le porte posteriori nascoste); le prestazioni sono ottime e la tenuta di strada pure. Spunta buone quotazioni, specie nelle versioni 3B con carburatore a triplo corpo, ma non sempre tali da giustificare i restauri più onerosi.

40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>FLAMINIA COUPÉ PININFARINA 2.8</b>		2775	1963-67			
42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
<b>FLAMINIA GT TOURING</b>		2458	1958-63			
105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000
<b>FLAMINIA GT TOURING 2.8</b>		2775	1963-65			
120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
<b>FLAMINIA GTL TOURING 2.8 2+2</b>		2775	1963-65			
83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000

## FLAMINIA GT CONV. TOURING

2458 | 1960-63

Ha molti elementi dello stile americano (doppi fari, pinne, presa d'aria sul cofano) ma è inconfondibilmente italiana. Bassa, filante, quasi minimalista nell'assenza di linee che non siano strettamente funzionali, questa scoperta carrozzata da Touring è una delle Lancia più ambite e non ha mai visto scendere le sue quotazioni. Meglio sceglierla 2500 con carburatore triplo corpo o 2800 se si vogliono passare i 190 km/h, ma anche i 178 della 2500 normale vanno bene. Il restauro può essere impegnativo, ma ne vale sempre la pena.

155.000	122.000	90.000	77.000	67.500	54.000	27.000
---------	---------	--------	--------	--------	--------	--------



<b>FLAMINIA CONV. TOURING 2.8</b>		2775	1963-64			
170.000	135.000	100.000	85.000	75.000	60.000	30.000
<b>FLAMINIA SPORT ZAGATO</b>		2459	1958-63			
445.000	350.000	260.000	220.000	195.000	155.000	N.D.
<b>FLAMINIA SPORT ZAGATO 2.8</b>		2775	1963-64			
370.000	295.000	220.000	185.000	165.000	130.000	N.D.
<b>FLAMINIA SUPER SPORT ZAGATO</b>		2775	1964-67			
420.000	335.000	250.000	210.000	185.000	150.000	N.D.

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>FLAVIA BERLINA</b>		1500	1960-67			
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>FLAVIA 1.8</b>		1800	1963-67			
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>FLAVIA 1.8 INIEZIONE</b>		1800	1965-67			
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500

## FLAVIA COUPÉ PININFARINA

1500 | 1962-64

Se molti non apprezzavano il disegno della Flavia berlina, tutti ritenevano bellissima la coupé. La linea è elegante e filante, i quattro posti "veri" e le prestazioni ottime (170 km/h con il boxer 4 cilindri 1500) grazie al rapporto di compressione maggiorato. A partire dal 1965 arrivano le 1800 a carburatori e a iniezione meccanica Kugelfischer; nel 1965 un restyling di plancia e interni. Ultimamente gli esemplari molto belli (15.598 quelli prodotti, di cui 2150 a iniezione) sono cresciuti di valore e sarà difficile un'inversione di tendenza.

19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8</b>		1800	1963-68			
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>FLAVIA COUPÉ PININFARINA 1.8 INIEZ.</b>		1800	1965-68			
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>FLAVIA CONVERTIBILE VIGNALE</b>		1500	1962-64			
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8</b>		1800	1963-67			
41.500	33.000	27.500	22.000	13.800	11.000	5.500
<b>FLAVIA CONV. VIGNALE 1.8 INIEZ.</b>		1800	1965-67			
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000

## FLAVIA SPORT

1500 | 1962-64

Più strana della berlina, inconfondibilmente Zagato, è la Flavia più corsaiola di tutte. Aerodinamicissima, con due posti più due di fortuna, di sicuro ha una forte personalità: calandra piegata in orizzontale, lunotto concavo e finestrini posteriori che salgono sul tetto la rendono inconfondibile. Con il boxer 1500 (98 unità costruite) raggiunge i 178 km/h, che diventano 187 e 188 con il 1800 rispettivamente a carburatori e a iniezione (in totale 629 esemplari prodotti). Il costo del restauro è compensato dal valore elevato.

75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------





Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8</b>							1800   1963-67
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>FLAVIA SPORT ZAGATO 1.8 INIEZ.</b>							1800   1965-67
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>FLAVIA (II S.)</b>							1488   1967-70
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>FLAVIA (II S.) 1800</b>							1800   1967-70
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>FLAVIA (II S.) 1800 INIEZ.</b>							1800   1967-70
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>FLAVIA 2000/2000 INIEZ.</b>							1991   1969-71
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>FLAVIA 2000 LX/2000 LX INIEZ.</b>							1991   1969-71
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>FLAVIA COUPÉ 2000</b>							1991   1969-71
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>FLAVIA COUPÉ 2000 INIEZIONE</b>							1991   1970-71
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600

## FULVIA BERLINA

1091 | 1963-64

La nuova piccola Lancia per gli anni 60 riprende lo schema meccanico della sorella maggiore Flavia, ovvero quello a trazione anteriore. Il motore invece si rifà alla tradizione e ripropone la configurazione a V "stretta" dell'Appia e di tante altre antenate. Le forme squadrate e compatte, più moderne e forse più riuscite di quelle della Flavia, le danno un aspetto solido e quasi sportivo. Le prestazioni, in rapporto alla cilindrata, sono discrete. Questa prima serie ha senz'altro un futuro collezionistico.

	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>FULVIA 2C</b>							1091   1964-69
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>FULVIA GT</b>							1216   1967
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>FULVIA GT</b>							1231   1967-69
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>FULVIA GTE</b>							1298   1968-69
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>FULVIA BERLINA 1.3 (4M/5M)</b>							1298   1969-72
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>FULVIA COUPÉ</b>							1216   1965-67
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800



**QUATTORUOTE**  
Professional

**SEI UN PROFESSIONISTA?**

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

[www.quattroruotepro.it](http://www.quattroruotepro.it)

o richiedi informazioni scrivendo a

[professional@edidomus.it](mailto:professional@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## FULVIA COUPÉ HF

1216 | 1966-67

HF come High Fidelity, la scuderia di gentleman driver altamente fedeli al marchio: è con una versione della coupé disegnata da Piero Castagnero a loro dedicata e predisposta per l'elaborazione che il mito inizia. In principio è la 1200, prodotta in 435 esemplari, poi arrivano 882 unità della 1300 e 1258 della 1600; quelle genuine e preparate all'epoca spuntano quotazioni a sei cifre. Attenti ai falsi e alle meccaniche trasferite su scocche sane di coupé stradali dopo un massacrante fine carriera nell'autocross.

	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>FULVIA COUPÉ</b>							1231   1967-70
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3</b>							1298   1967-69
	17.300	13.800	11.500	9.200	5.800	4.600	2.300
<b>FULVIA COUPÉ 1.3 RALLYE HF</b>							1298   1967-70
	49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
<b>FULVIA COUPÉ RALLYE 1.3 S</b>							1298   1968-69
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>FULVIA C. RALLYE 1.6 HF (FANALONE)</b>							1584   1968-70
	98.000	78.000	65.000	52.000	32.500	26.000	13.000
<b>FULVIA COUPÉ (II S.)</b>							1298   1970-73
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>FULVIA COUPÉ 1.6 HF/LUSSO</b>							1584   1970-72
	48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
<b>FULVIA COUPÉ MONTECARLO</b>							1298   1972-73
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>FULVIA COUPÉ 3</b>							1298   1973-76
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>FULVIA COUPÉ 3 MONTECARLO</b>							1298   1973-76
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
<b>FULVIA COUPÉ SAFARI</b>							1298   1974-76
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>FULVIA SPORT ZAGATO</b>							1216   1965-67
	54.500	43.000	32.000	27.200	24.000	19.200	9.600
<b>FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ALLUMINIO)</b>							1298   1967-69
	46.500	37.000	31.000	24.800	15.500	12.400	6.200
<b>FULVIA SPORT 1.3 ZAGATO (ACCIAIO)</b>							1298   1967-69
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO (I S.)</b>							1298   1968-70
	43.500	35.000	29.000	23.200	14.500	11.600	5.800
<b>FULVIA SPORT 1.3 S ZAGATO (II S.)</b>							1298   1970-72
	42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
<b>FULVIA SPORT 1600 ZAGATO</b>							1584   1971-72
	68.000	54.000	40.000	34.000	30.000	24.000	12.000



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>2000 BERLINA 4M/5M</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>2000 I.E. BERLINA</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>2000 COUPÉ</b>							
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>2000 COUPÉ HF</b>							
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>BETA 1.3/1.4/1.6/1.8 (I.S.)</b>							
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>BETA 1.3/1.6/2.0 (II S.)</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>BETA 1.6/2.0 (III S.)</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>BETA TREVI 1.6</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>BETA TREVI 2.0/2.0 I.E.</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>BETA TREVI 2.0 VOLUMEX</b>							
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>BETA COUPÉ 1.6/1.8 (I.S.)</b>							
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 (II/III S.)</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>BETA COUPÉ 1.3/1.6/2.0 I.E. (IV S.)</b>							
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>BETA COUPÉ 2.0 VOLUMEX</b>							
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200

### BETA SPIDER 1.6/1.8/2.0 (I/II S.)

1585-1995 | 1974-82

L'aveva concepita Pininfarina, la costruiva Zagato: le scocche partivano incomplete da Chivasso (TO), andavano a farsi modificare a Terrazzano (MI) e tornavano a Chivasso per ricevere la meccanica: basterebbe questa insolita catena di montaggio per rendere interessante questa spider con montante posteriore stile "Targa", derivata dalla Beta Coupé, spinta dal bialbero Fiat 1600, 1800 o 2000 e prodotta in quattro serie (rarissime quelle dell'ultima). Affidabile e sicura, ha il tallone d'Achille nella ruggine e nei ricambi specifici.

21.300	16.900	12.500	10.600	9.400	7.500	3.800
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



Per ordini o informazioni sulle riviste

**ED EditorialeDomus**

puoi contattare il servizio abbonamenti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.abbonamenti@edidomus.it**

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

### BETA HPE 1.6/1.8 (I.S.)

1592-1755 | 1975

Familiare sportiva derivata dalla Beta coupé, è un tipo a sé: di simile c'è soltanto la Volvo 1800 ES. Ha avuto tanto successo da seguire l'intero ciclo di produzione della Beta. Le finiture sono di buon livello e il motore è il brillante e affidabile bialbero Fiat a quattro cilindri in linea, montato in versione 1600, 1800 e 2000, quest'ultimo anche con iniezione elettronica e compressore volumetrico. Gli ultimi esemplari, che si chiamano H.P. Executive, sono i più rifiniti. 73.588 esemplari, quotazioni salite nell'ultimo anno, ma sempre basse.

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>BETA HPE 1.6/2.0 (II/III S.)</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200

<b>BETA HP EXECUTIVE 1.6/2.0 I.E.</b>							
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300

<b>BETA HP EXECUTIVE 2.0 VOLUMEX</b>							
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200

<b>BETA MONTECARLO SPIDER/COUPÉ</b>							
	25.500	20.300	15.000	12.800	11.300	9.000	4.500

<b>MONTECARLO SPIDER/COUPÉ</b>							
	25.500	20.300	15.000	12.800	11.300	9.000	4.500

<b>037 RALLY</b>							
	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

	520.000	445.000	385.000	310.000	230.000	155.000	N.D.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------





Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## STRATOS HF

2418 | 1973-78

Matita di Marcello Gandini, motore centrale di origine Ferrari (V6, Dino 246) e tre vittorie del campionato Costruttori in tre anni, in cui ha trionfato su quasi tutti i circuiti: la Stratos non ha mai conosciuto crisi. Sul mercato esistono anche repliche, alcune molto fedeli, costruite da piccole aziende inglesi: meglio stare attenti, così come è bene indagare a fondo sugli esemplari proposti come ex ufficiali. Il valore è molto elevato e il costo del restauro pure, ma ne vale la pena anche perché le quotazioni continuano a salire.

650.000	560.000	485.000	390.000	290.000	195.000	N.D.
---------	---------	---------	---------	---------	---------	------



<b>GAMMA 2000/2500 (I.S.)</b>		1999-2484	1976-79			
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>GAMMA 2000 (II S.)</b>		1999	1980-84			
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>GAMMA 2500/2500I.E. (II S.)</b>		2484	1980-84			
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>GAMMA 2000 COUPÉ (I.S.)</b>		1999	1976-79			
12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>GAMMA 2500 COUPÉ (I.S.)</b>		2484	1976-79			
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>GAMMA 2000 COUPÉ (II S.)</b>		1999	1980-84			
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000

## GAMMA 2500I.E. COUPÉ (II S.)

2484 | 1980-84

Superate (in parte) le difficoltà evidenziate dalla prima serie, la Gamma Coupé "restyling" è, oltre che ancora più elegante, un po' più affidabile. Ma la distribuzione del boxer resta il suo punto debole. Il fascino dello stile Pininfarina si associa al fatto che questo modello è l'unico presentato sotto la gestione Fiat che conserva una meccanica 100% Lancia. Si può storcere il naso di fronte al fatto che un 2,5 litri abbia solo quattro cilindri, e di potenza non elevata (140 CV). Però la coppia non manca e la souplesse di marcia è garantita.

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



<b>DELTA (TUTTE LE VERSIONI)</b>		1301-1585	1979-93			
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>DELTA TURBO DS</b>		1929	1986-91			
2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>DELTA GT 1600/GT I.E.</b>		1585	1982-93			
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>DELTA HF TURBO</b>		1585	1983-86			
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>DELTA HF TURBO I.E.</b>		1585	1986-93			
14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900

## DELTA S4

1759 | 1986-88

Della Delta, nonostante il nome imposto dalla convenienza commerciale, non ha nulla (all'infuori dei gruppi ottici posteriori). È la versione stradale, costruita in sole 200 unità per ottenere l'omologazione, della vettura iscritta al Mondiale Rally in Gruppo B e sviluppata dall'Abarth. Ha un telaio tubolare integrato alla scocca portante e monta, in posizione centrale, un bialbero con doppia sovralimentazione (volumetrico e turbo) così da ridurre il turbolag. Potentissima (250 CV) e non facile da domare, non rinuncia a interni in Alcantara.

540.000	460.000	400.000	320.000	240.000	160.000	N.D.
---------	---------	---------	---------	---------	---------	------



<b>DELTA HF 4WD</b>		1995	1986-87			
24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300
<b>DELTA HF INTEGRALE</b>		1995	1987-89			
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>DELTA HF INTEGRALE 16V</b>		1995	1989-91			
43.500	35.000	29.000	23.200	14.500	11.600	5.800
<b>DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE</b>		1995	1991-93			
83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
<b>DELTA HF INT. 16V EVOLUZIONE</b>		1995	1993-94			
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 5</b>		1995	1992			
140.000	111.000	93.000	74.000	46.500	37.000	18.500
<b>DELTA HF INT. 16V EVO. MARTINI 6</b>		1995	1992			
160.000	140.000	120.000	96.000	72.000	48.000	24.000
<b>DELTA HF INTEGRALE 16V EVO. YORK</b>		1995	1993-94			
120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
<b>DELTA HF INT. 16V EVO. ED. SPECIALE</b>		1995	1993-94			
105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000
<b>DELTA HF INT. 16V EVO. DEALERS C.</b>		1995	1994-95			
110.000	88.000	73.000	58.500	36.500	29.200	14.600
<b>DELTA HF INT. 16V EVO. ED. FINALE</b>		1995	1995			
130.000	102.000	85.000	68.000	42.500	34.000	17.000
<b>PRISMA (TUTTE LE VERSIONI)</b>		1301-1585	1983-89			
2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>PRISMA DIESEL/TURBODIESEL</b>		1929	1984-89			
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>PRISMA 4WD/INTEGRALE</b>		1995	1986-89			
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>THEMA 2.0 I.E.</b>		1995	1984-88			
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>THEMA 2.0 I.E. TURBO</b>		1995	1984-88			
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>THEMA V6</b>		2849	1984-88			
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>THEMA V6 LIMOUSINE</b>						2849	1987-89
20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700	
<b>THEMA TURBO DS</b>						2445	1984-88
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>THEMA 2.0 I.E. TURBO SW</b>						1995	1986-88
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>THEMA TURBO DS SW</b>						2445	1986-88
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>THEMA 2.0 I.E./I.E. 16V (II S.)</b>						1995	1988-92
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (II S.)</b>						1995	1988-92
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>THEMA V6 (II S.)</b>						2849	1988-92
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>THEMA TURBO DS (II S.)</b>						2500	1988-92
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>THEMA 2.0 I.E. 16V SW (II S.)</b>						1995	1988-92
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (II S.)</b>						1995	1988-92
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>THEMA TURBO DS SW (II S.)</b>						2500	1988-92
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>THEMA 2.0 I.E. 16V (III S.)</b>						1995	1992-94
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO (III S.)</b>						1995	1992-94
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	

## THEMA 3.0 V6 (III S.)

2959 | 1992-94

L'entrata dell'Alfa Romeo nel gruppo Fiat (e la costituzione della società Alfa Lancia Industriale) comporta, come benefico effetto collaterale, il travaso del V6 "Busso" di origine Alfa nel cofano della più potente delle Thema, in sostituzione del PRV. Leggermente meno potente rispetto all'omologa unità montata sulla 164 (qui ha 171 CV), questo motore aggiunge al fascino e al confort della Thema un pizzico di grinta. E il Viscodrive la rende godibilissima, evitando i pattinamenti e limitando le reazioni allo sterzo.

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>THEMA TURBO DS (III S.)</b>						2500	1992-94
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>THEMA 2.0 I.E. 16V SW (III S.)</b>						1995	1992-94
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>THEMA 2.0 I.E. 16V TURBO SW (III S.)</b>						1995	1992-94
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>THEMA 3.0 V6 (III S.) SW</b>						2959	1992-94
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>THEMA TURBO DS SW (III S.)</b>						2500	1992-94
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>THEMA 8.32</b>						2927	1986-88
24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300	
<b>THEMA 8.32 (II S.)</b>						2927	1988-92
24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300	
<b>DEDRA (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1581-1995	1989-99
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	

Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
Valore per categoria di stato d'uso								
	A+	A	AB	BA	B+	B	C	
<b>DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF</b>							1995	1992-94
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600		

## DEDRA 2.0 I.E. TURBO HF INTEGRALE

1995 | 1992-94

Nei suoi ultimi anni di carriera la Delta Integrale, dall'immagine sportiva marcata, viene affiancata dalla versione 4x4 della più borghese tre volumi da famiglia, che nello stesso tempo sostituisce la Prisma Integrale (che era però un'aspirata). La ripartizione della coppia (56% davanti e 44% dietro) è affidata a un differenziale epicicloidale accoppiato a un giunto viscoso Ferguson. Il differenziale posteriore è bloccabile manualmente. Tipico di questa versione lo spoiler posteriore. Una youngtimer dall'aria discreta e davvero polivalente.

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



<b>DEDRA TURBO DS</b>						1929	1989-99
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>DEDRA SW (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1581-1995	1994-99
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>DEDRA SW INTEGRALE</b>						1995	1994-97
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>DEDRA SW TURBO DS</b>						1929	1994-99
2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400	
<b>DELTA 1.6/1.8 (II S.)</b>						1581-1756	1993-01
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>DELTA 2.0 16V (II S.)</b>						1995	1993-97
2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300	
<b>DELTA 2.0 TURBO 16V HF (II S.)</b>						1995	1993-96
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>DELTA HPE 2.0 16V TURBO (II S.)</b>						1995	1995-99
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>DELTA 1.9 TD (II S.)</b>						1929	1994-01
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200	
<b>K 2.0 20V/2.4 20V</b>						1998-2446	1994-01
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>K 2.0 TURBO 16V</b>						1995	1994-98
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>K 2.0 20V TURBO</b>						1998	1998-01
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>K 3.0 V6 24V</b>						2959	1994-01
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>K 2.4 TD/JTD</b>						2387	1994-02
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>K 2.0 20V/2.4 20V S.W.</b>						1998-2446	1996-01
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>K 2.0 TURBO 16V S.W.</b>						1995	1996-98
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>K 2.0 20V TURBO S.W.</b>						1998	1998-00
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>K 3.0 V6 24V S.W.</b>						2959	1996-00
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>K 2.4 TD/JTD S.W.</b>						2387	1996-01
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>K COUPÉ 2.0 16V TURBO</b>						1995	1996-98
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

### K COUPÉ 2.4 20V

2446 | 1997-00

Almeno per ora è l'ultima coupé della Casa; la sua linea aggraziata rende giustizia all'anonima berlina da cui deriva. Prodotta dalla Maggiore nello stabilimento ex Lancia di Chivasso, monta diversi motori a benzina: 2 litri sovralimentati a 4 e 5 cilindri, aspirati a 5 cilindri di 2,4 litri e V6 di 3 litri. Il 2400 aspirato eroga 175 CV, sufficienti a toccare i 218 km/h. La qualità delle finiture non è all'altezza del marchio e del segmento in cui si pone. Prima dell'acquisto meglio valutare bene lo stato dell'elettronica di bordo.

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



### K COUPÉ 3.0 V6 24V

2959 | 1997-00

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

### K COUPÉ 2.0 20V TURBO

1998 | 1998-00

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

### Y1.1

1108 | 1997-00

1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

### Y1.2/1.2 16V

1242 | 1996-04

2.100	1.700	1.400	1.100	700	600	300
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

### Y1.4

1370 | 1996-98

2.400	1.900	1.600	1.300	800	600	300
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

### Z2.0 16V

1997-1998 | 1999-02

2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

### Z2.0 TURBO

1998 | 1994-02

3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-----

### Z2.0 JTD/2.1 TD

1997-2088 | 1994-02

1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

### LYBRA 1.6i 16V

1581-1596 | 1999-06

1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
-------	-------	-------	-----	-----	-----	-----

### LYBRA 1.8i 16V

1747 | 1999-06

1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

### LYBRA 2.0i 20V

1998 | 1999-06

2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

### LYBRA 1.9 JTD

1910 | 1999-06

1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
-------	-------	-------	-----	-----	-----	-----

### LYBRA 2.4 JTD

2387 | 1999-06

2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

### LYBRA 1.6i 16V SW

1581 | 1999-06

1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
-------	-------	-------	-----	-----	-----	-----

### LYBRA 1.8i 16V SW

1747 | 1999-06

1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

### LYBRA 2.0i 20V SW

1998 | 1999-06

2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

### LYBRA 1.9 JTD SW

1910 | 1999-06

1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
-------	-------	-------	-----	-----	-----	-----

### LYBRA 2.4 JTD SW

2387 | 1999-06

2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

### THESIS 2.0 TURBO 20V

1998 | 2002-08

4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

### THESIS 2.4 20V

2446 | 2002-08

3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

### THESIS 3.0 V6

2959 | 2002-04

4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

### THESIS 3.2 V6

3179 | 2003-07

Senza contare la Chrysler 300 brandizzata Lancia e ribattezzata Thema, è stata l'ultima ammiraglia della Casa. Può piacere o meno, ma con quella sua aria rétro che cita un po' l'Aurelia è una delle segmento E di maggiore personalità del terzo millennio. In più il V6 da 230 CV, che nel 2004 sostituì il precedente 3.0 da 215 CV, è l'ultima discendenza della gloriosa stirpe dei "Busso" Alfa Romeo. Il cambio automatico (della giapponese Aisin) non è dei più rapidi, ma completa il quadro di una berlina originale, comoda e di sicura rivalutazione.

5.600	4.400	3.700	3.000	1.900	1.500	700
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



### PHEDRA 2.9 V6

2946 | 2002-05

4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

### JOLLY 809

1090 | 1959-63

12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

### SUPERJOLLY 315

1488-1800 | 1963-70

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

### 800 FURGONE

903 | 1941-53

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

### 800 CAMIONCINO

903 | 1941-53

12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

### APPIA C80/C83 FURGONE

1090 | 1956-62

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

### APPIA C80/C83 CASSONE

1090 | 1956-62

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

## LAND ROVER

GRAN BRETAGNA

La fuoristrada per antonomasia nasce nell'immediato dopoguerra a Solihull, Inghilterra. È fortemente ispirata alla Jeep americana; il primo prototipo viene costruito nel 1947 e ha la guida centrale, configurazione che nelle intenzioni renderebbe il modello di serie adatto sia a mercati come quello domestico, su cui si tiene la sinistra, sia a quelli continentali dove si marcia a destra. La soluzione viene però subito abbandonata perché poco pratica. La produzione inizia con la 80. In questo e nei successivi modelli 88 e 90, e nelle versioni a passo lungo 107, 109 e 110, la cifra indica il passo in pollici. Al modello di base, robusto e spartano, concepito per impieghi rurali e militari, si affiancano versioni a guida avanzata per impiego commerciale e militare, una versione leggera paracadutabile della 88 (la Lightweight, conosciuta come Half Ton) e, nel 1970, la Range Rover, lussuosa fuoristrada che passerà alla storia come antesignana delle Suv di alta gamma. Passata dalla British Leyland alla Ford (che per un certo periodo ha fornito i motori), attualmente fa parte del gruppo Jaguar-Land Rover, controllato dall'indiana Tata Motors.

Per ordini e chiarimenti sui prodotti di vendita diretta (volumi e raccoglitori)

**ED EditorialeDomus**

puoi contattare il servizio clienti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.vendite@edidomus.it**

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**80 (SERIE 1)**

1595-1997 | 1948-54

La madre di tutte le Land Rover si ispira alla Jeep. La trazione integrale è semipermanente, mentre la carrozzeria viene realizzata in alluminio, sia perché l'acciaio nell'immediato dopoguerra è razionato sia perché i pannelli in lega leggera resistono meglio all'ossidazione e si riparano più facilmente. Nello stesso 1948 alla versione con tetto in tela si affianca quella tutta in metallo (station wagon), prodotta in serie limitata dalla Tickford; nel 1950 si passa alla trazione cosiddetta "part-time". L'anno dopo il 4 cilindri 2000 sostituisce il 1600. La 80 (nome che indica il passo in pollici) possiede il fascino della capostipite, ma è più delicata delle successive 86, 88 e 107. Gli esemplari che si trovano sono inglesi e molto sfruttati.

40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>86 (SERIE 1)</b>						1997   1954-56
31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
<b>88 (SERIE 1)</b>						1997   1957-58
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>88 D (SERIE 1)</b>						2052   1957-58
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>107 (SERIE 1)</b>						1997   1955-58
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>109 (SERIE 1)</b>						1997   1957-58
21.800	17.400	14.500	11.600	7.300	5.800	2.900
<b>109 D (SERIE 1)</b>						2052   1957-58
18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
<b>88 (SERIE 2)</b>						2286   1958-61
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>88 D (SERIE 2)</b>						2052   1958-61
15.800	12.600	10.500	8.400	5.300	4.200	2.100
<b>109 (SERIE 2)</b>						2286   1958-61
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>109 D (SERIE 2)</b>						2052   1958-61
15.800	12.600	10.500	8.400	5.300	4.200	2.100
<b>88 (SERIE 2A)</b>						2286   1962-71
15.800	12.600	10.500	8.400	5.300	4.200	2.100
<b>88 D (SERIE 2A)</b>						2052-2286   1962-71
14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
<b>109 (SERIE 2A)</b>						2286-2625   1962-71
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>109 D (SERIE 2A)</b>						2052-2286   1962-71
12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>88 HALF TON</b>						2286   1968-78
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>88 HALF TON</b>						2286   1979-84
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**1011 TON FWC**

3528 | 1975-78

Costruito esclusivamente per l'esercito inglese, quello australiano e per l'aeronautica britannica, è un camioncino medioleggero con ruote 9,00x16 che ne alzano il corpo vettura. Ha il passo di 2565 mm (appunto 101") e spazio di carico superiore al 109 da cui deriva. Pensato principalmente come trattore per artiglieria, può montare una presa di forza che si collega alle ruote di un rimorchietto, trasformando il 101 in un 6x6 articolato. È stato prodotto fino al 1978, anche in versione ambulanza.

21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>109 FWC</b>						2286   1963-66
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>110 FWC</b>						2286-2625   1967-72
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>88 (SERIE 3)</b>						2286-2625   1971-84
14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
<b>88 D (SERIE 3)</b>						2286   1971-84
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600

**109 (SERIE 3)**

2286-2625 | 1971-85

La terza serie, introdotta nel 1971, ripropone quasi senza variazioni la meccanica e la carrozzeria dei modelli IIA. Però cambia la calandra, che viene realizzata in plastica e non più in metallo. Accanto ai motori quattro cilindri a benzina e gasolio di 2,3 litri viene sempre proposto un sei cilindri a benzina di 2,6 litri da 87 CV DIN, introdotto nel 1967. Dal 1979 diviene disponibile anche il V8 di 3,5 litri da 92 CV DIN. Complessivamente la Series III è prodotta dal 1971 al 1985 in circa 440.000 unità.

14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>109 D (SERIE 3)</b>						2286   1971-85
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>109 V8</b>						3528   1979-85
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600



Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
Valore per categoria di stato d'uso								
	A+	A	AB	BA	B+	B	C	
<b>90</b>							2286-3528	1984-89
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>90 D</b>							2495	1984-90
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>90 TD</b>							2495	1986-90
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>110</b>							2495-3528	1983-88
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>110 D</b>							2495	1983-90
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>110 TD</b>							2495	1986-90
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>DEFENDER 90</b>							3528-3947	1990-02
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>DEFENDER 90 TD</b>							2401-2495	1990-10
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500	
<b>DEFENDER 110</b>							3528-3950	1990-02
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>DEFENDER 110 TD</b>							2401-2495	1990-10
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500	

**RANGE ROVER 2 PORTE (I.S.)** 3528 | 1970-76

La prima fuoristrada di lusso nasce su un robusto telaio a longheroni e traverse. Esposta al Louvre come esempio di design industriale, è spinta da un V8 di origine Buick di 3,5 litri (portati a 3,9 nel 1989 e a 4,3 nel 1992) da 132 CV DIN, un propulsore affidabile ma assetato. La carrozzeria, che nel 1981 verrà affiancata dalla versione a cinque porte, rimane pressoché immutata: l'aggiornamento più importante, introdotto nell'ottobre del 1973, è il rivestimento in vinile nero del montante posteriore. Complessivamente la prima serie, denominata Classic, viene prodotta dal 1970 al 1996 in 325.490 unità.

33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>RANGE ROVER 2 PORTE (I.S.)</b>							3528	1977-82
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>RANGE ROVER 2 PORTE (I.S.)</b>							3528	1983-85
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>RANGE ROVER 2 PORTE (I.S.)</b>							3528	1985-89
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200	
<b>RANGE ROVER 4P (I.S.)</b>							3528	1981-82
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600	
<b>RANGE ROVER 4P (I.S.)</b>							3528	1983-85
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>RANGE ROVER 4P (I.S.)</b>							3528	1985-89
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200	
<b>RANGE ROVER 2P TD (I.S.)</b>							2393	1986-89
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>RANGE ROVER 4P TD (I.S.)</b>							2393	1986-89
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>RANGE ROVER 4P TD (I.S.)</b>							2498	1989-93
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>RANGE ROVER 4P TD (I.S.)</b>							2495	1993-95
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>RANGE ROVER 4P 3.9 V8 IN. (I.S.)</b>							3947-3950	1989-95
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	

Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
Valore per categoria di stato d'uso								
	A+	A	AB	BA	B+	B	C	
<b>RANGE ROVER 4P LSE (I.S.)</b>							4275	1992-95
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>RANGE ROVER 4P 4.0 V8 (II S.)</b>							3950	1994-02
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>RANGE ROVER 4P 4.6 V8 II S.</b>							4554	1994-02
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>RANGE ROVER 2.5 TD (II S.)</b>							2497	1994-02
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	

**RANGE ROVER 4.4 V8 (III S.)** 4394-4398 | 2002-07

Negli anni in cui veniva costruita la Range di terza generazione la proprietà della Casa passò dalla BMW (che ha interamente controllato il progetto) alla Jaguar. Solo le vetture prodotte prima del 2006 montano propulsori tedeschi, come nel caso dell'otto cilindri top di gamma. È una delle Range meglio costruite in termini di cura esecutiva ed è in assoluto la più agile, rispetto alle concorrenti della stessa epoca, sui terreni più impegnativi, malgrado qualche limitazione dovuta allo sbalzo posteriore molto lungo.

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>RANGE ROVER 4.2 V8 S/C (III S.)</b>							4197	2005-09
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>RANGE ROVER 3.0 TD (III S.)</b>							2926	2002-06
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>R. ROVER SPORT (I.S.) 4.2 V8</b>							4197	2005-07
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>RANGE ROVER SPORT 4.2 V8 (COMPR.)</b>							4197	2005-06
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>RANGE ROVER SPORT 4.4 V8</b>							4394	2005-06
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>R. ROVER SPORT (I.S.) 2.7 TDV6</b>							2720	2005-06
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>DISCOVERY (I.S.)</b>							1994-3947	1989-98
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>DISCOVERY (I.S.) TD</b>							2495	1989-02
	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400	
<b>DISCOVERY 3.9 V8 (II S.)</b>							3950	1998-04
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>DISCOVERY 2.5 TD (II S.)</b>							2496	1998-04
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>DISCOVERY 3 2.7 TDV6</b>							2720	2004-09
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>DISCOVERY 3 4.0 V6/4.4 V8</b>							4009-4394	2004-07
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>FREELANDER I.S. HARD/SOFTBACK</b>							1796-2497	1997-05
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>FREELANDER I.S. HARD/SOFTBACK TD</b>							1951-1994	1997-06
	4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600	
<b>FREELANDER I.S. WAGON</b>							1796-2497	1997-05
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>FREELANDER I.S. WAGON TD</b>							1951-1994	1997-06
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

**LEXUS**

GIAPPONE

<b>GS (I.S.) 300/430</b>	2997-4293		1993-05			
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>LS 400/430 V8 I.S.</b>	3969-4293		1993-06			
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>SC 430</b>	4293		2001-09			
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>RX (I.S.) 300</b>	2994		2000-03			
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>RX (I.I.S.) 300/330/350</b>	2994-3456		2003-09			
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600

**LINCOLN**

STATI UNITI

<b>SEDAN 4 PORTE</b>	4995		1946-48			
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>COSMOPOLITAN/CAPRI 2/4 PORTE</b>	5503-5585		1949-55			
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>COSMOPOLITAN/CAPRI CONVERTIBLE</b>	5503-5585		1949-55			
113.000	90.000	75.000	60.000	37.500	30.000	15.000

**CAPRI/PREMIERE BERLINA 2/4 PORTE** 6027-7043 | 1956-60

Per il 1956, la marca più prestigiosa del gruppo Ford opera un restyling dei suoi modelli, basandosi sulle concept car XL-500 e XM-800. Tratto distintivo sono i parafranghi anteriori a taglio obliquo con i fari incassati. Negli anni successivi il design continua a cambiare, alla ricerca di una maggiore imponenza, con risultati non sempre felici. La gamma della serie d'accesso Capri prevede solo carrozzerie chiuse e dal 1957, il model year con lo stile più riuscito, include l'originale versione Landau Hardtop Sedan.

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>PREMIERE CONVERTIBLE</b>	5585		1956-57			
120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
<b>CONTINENTAL BERLINA</b>	4946-7354		1977-89			
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.600
<b>CONTINENTAL 2/4 PORTE</b>	4995		1946-48			
63.000	50.500	42.000	33.500	21.000	16.800	8.400
<b>CONTINENTAL MK II COUPÉ</b>	5585		1956-57			
130.000	106.000	88.000	70.500	44.000	35.000	17.600
<b>CONTINENTAL MK III COUPÉ</b>	7534		1969-71			
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>CONTINENTAL 4 PORTE</b>	7043		1961-68			
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>CONTINENTAL CONVERTIBLE</b>	7043		1958-60			
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>CONTINENTAL CONVERTIBLE</b>	7043		1961-67			
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>CONTINENTAL CONVERTIBLE</b>	4995		1946-48			
113.000	90.000	75.000	60.000	37.500	30.000	15.000

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>CONTINENTAL MK IV/MK V/MK VI COUPÉ</b>	4946-7534		1977-89			
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>CONTINENTAL LIMOUSINE</b>	4946-7043		1977-89			
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000

**LLOYD**

GERMANIA

<b>LP 600</b>	596		1955-61			
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>ALEXANDER</b>	596		1957-61			
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>ARABELLA</b>	897		1959-63			
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800

**LOTUS**

GRAN BRETAGNA

Fondata da Colin Chapman nel 1952 a Nord di Londra, fabbrica macchine sportive secondo un classico schema inglese: costruzione superleggera e grande impiego di componenti di serie, inizialmente con meccanica Austin Seven e quindi Ford. La fama arriva con la Lotus Seven del 1957, una monoposto a ruote scoperte destinata alle competizioni su pista; il suo successo sarà tale che a fine produzione la Caterham ne riprenderà la costruzione. La prima vettura stradale è la Elite del 1957, con motore Coventry Climax; dopo di lei tutti i nomi dei modelli stradali inizieranno con la "E". Il Team Lotus, divisione sportiva della Casa, è stato attivo dal 1954 al 1994 e ha corso parecchie stagioni di Formula 1 e nei campionati americani. Un team Lotus di F. 1 è tornato a esistere dal 2010 e ora appartiene alla Renault, Casa che dagli anni Sessanta ha fornito più volte motori e altri componenti alle Lotus di produzione. Dopo la morte di Chapman (1982) la Lotus ha avuto vari proprietari, tra cui General Motors, Romano Artioli (ex Bugatti), il gruppo malese Proton e infine il colosso cinese Geely, che è l'attuale azionista di maggioranza (51%).

<b>SEVEN (I.S.) MOTORE AUSTIN/FORD</b>	948-1172		1957-62			
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000

**SEVEN (II.S.)**

1498 | 1962-65

La seconda "release" della sportivetta leggera (mezza tonnellata) ed economica, studiata da Colin Chapman e venduta in kit di montaggio per dribblare il fisco, è mossa da motori Ford. Il telaio tubolare è semplificato rispetto alla prima serie, sia nella struttura sia nel retrotreno (di origine Standard); gran parte degli elementi che prima erano in alluminio sono ora in fibra di vetro. Un mito dell'automobilismo inglese; divertente in pista, si rivela quasi improponibile su strada: è rigidissima, bassissima (specie qui, coi cerchi da 13) e pressoché priva di riparo per gli occupanti.

48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>SEVEN (III S.)</b>	1558		1965-67			
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>SEVEN</b>	1599		1971-75			
46.500	37.000	31.000	24.800	15.500	12.400	6.200

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## ELITE

1216 | 1957-64

Vittoriosa a Le Mans e al Nürburgring, la Type 14 (questo il suo codice interno) declina il credo della leggerezza - la carrozzeria è in vetroresina - su una vettura molto più stradale della Seven, rispetto a cui è tecnicamente più evoluta: scocca portante, sospensioni indipendenti, freni a disco. Il brillante monoalbero Coventry Climax la spinge a 180 km/h, che salgono a 200 sulla S2 del 1960. Al netto di problemi di affidabilità (specie elettrica) dei primi anni di produzione, è una coupé agile, spassosa, di non facile reperibilità.

135.000	111.000	85.000	72.500	59.500	42.500	25.500
---------	---------	--------	--------	--------	--------	--------



**ELAN SPIDER (DHC) S1/S2/S3/S4** 1558 | 1962-70

60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**ELAN COUPÉ (FHC) S3/S4** 1558 | 1965-70

52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**ELAN SPRINT** 1558 | 1970-73

63.000	50.500	42.000	33.500	21.000	16.800	8.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**ELAN 26R** 1558 | 1964-66

180.000	145.000	120.000	96.000	60.000	48.000	24.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------

**ELAN +2/+2S** 1558 | 1967-70

45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**ELAN +2S 130/4/+2S 130/5** 1558 | 1971-74

42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**ELAN +2S 130/4 JPS** 1558 | 1973

60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

## EUROPA

1563 | 1971-75

Viene sviluppata come un'auto da corsa progettata per conto della Ford. Poi l'accordo non si trova e viene "riciclata" nella gamma Lotus, diventando la sua prima GT a motore centrale. Telaio a trave e carrozzeria in vetroresina (dalle forme aerodinamiche e molto audaci) riprendono idee già viste sui modelli precedenti. Il motore, con potenze e cilindrate via via crescenti, viene dalla banca organi Renault, segnatamente dalla 16; la versione Twin Cam impiega invece un blocco Ford modificato dalla Lotus. Per veri intenditori.

36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



**ECLAT/EXCEL** 1969-2174 | 1976-92

22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**ELITE** 1973-2174 | 1976-83

24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## ESPRIT/S2/S3/S3 TURBO

1969-2174 | 1975-92

Prodotta in quasi 11 mila unità e per 28 anni, la Lotus a motore centrale per antonomasia deve le sue forme alla Italdesign, anche se con il restyling del 1986 il designer interno Peter Stevens ne ha rifatto il look nella parte posteriore. "Inaugurata" con un quattro cilindri 2 litri aspirato, poi affiancato da un 2200 turbo (e trasmissioni di origine Citroën e Renault), diventa nel 1997 una V8 da 350 CV. È una delle auto più amate dal cinema: da 007 ("La spia che mi amava", "Solo per i tuoi occhi") a "Pretty Woman" passando per "Basic Instinct".

45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



**ESPRIT SE/SE TURBO** 1973-2174 | 1989-93

52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**ESPRIT S4/S4S** 1973-2174 | 1993-97

57.000	45.500	38.000	30.500	19.000	15.200	7.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**ESPRIT GT3 2.0** 1973 | 1996-99

63.000	50.500	42.000	33.500	21.000	16.800	8.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

## ESPRIT V8 (TUTTE LE VERSIONI)

3506 | 1996-04

Una delle sportive inglesi più iconiche, nella sua evoluzione più matura e performante. E con la carrozzeria ridisegnata da Peter Stevens che già da qualche anno aveva profondamente aggiornato la linea originale. Ce n'è abbastanza per convincersi che sia un buon investimento, sia sul piano emozionale sia su quello finanziario. Come non bastasse il fascino dell'otto cilindri, qui si aggiunge quello della sovralimentazione a doppio turbo, per 350 cavalli. E una distribuzione delle masse ottimale dovuta al motore centrale.

72.000	57.500	48.000	38.500	24.000	19.200	9.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



**ELAN 1.6I** 1588 | 1989-92

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**ELAN 1.6I TURBO/ELAN S2** 1588 | 1989-97

24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
<b>A+</b>	<b>A</b>	<b>AB</b>	<b>BA</b>	<b>B+</b>	<b>B</b>	<b>C</b>

**ELISE/ELISE HARDTOP**

1796 | 1996-07

Caso unico tra le youngtimer, può essere tuttora acquistata nuova visto che, con modifiche non sostanziali, è tuttora a listino. È la più vicina all'idea di essenzialità al tempo incarnata dalla Seven. Telaio in estrusi di alluminio incollati (lasciato a vista nell'abitacolo) e scocca in vetroresina accolgono - in posizione centrale posteriore - un 4 cilindri Rover Serie K comune alla MG F, poi sostituito da gruppi Toyota a partire dal 2004. Un modo per tornare all'essenzialità delle sportive di un tempo con un'auto a tutti gli effetti moderna.

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>ELISE 340R</b>	1796	1999-00				
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>ELISE 111/111 S/S</b>	1598-1796	1999-11				
34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>ELISE 111 R/R</b>	1796	2004-11				
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>ELISE SC</b>	1796	2008-11				
43.000	34.000	28.500	22.800	14.300	11.400	5.700
<b>ELISE CLUB RACER</b>	1794	2009-11				
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>EXIGE</b>	1796	2000-03				
54.000	43.000	36.000	28.800	18.000	14.400	7.200
<b>EXIGE (II S.)</b>	1796	2004-07				
46.500	37.000	31.000	24.800	15.500	12.400	6.200
<b>EXIGE S/220 S</b>	1796	2006-11				
49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
<b>EXIGE S PP 240</b>	1796	2008-11				
57.000	45.500	38.000	30.500	19.000	15.200	7.600
<b>EXIGE 260 CUP</b>	1796	2008-11				
64.500	51.500	43.000	34.500	21.500	17.200	8.600
<b>EUROPA S/SE</b>	1998	2006-11				
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000

**LUAZ (VOLIN)**

RUSSIA

<b>VOLIN 969</b>	1117-1197	1979-94				
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600

**MAHINDRA**

INDIA

<b>CJ/CJD (TUTTE LE VERSIONI)</b>	2112-2520	1987-96				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400

**MARCOS**

GRAN BRETAGNA

<b>GT 1600</b>	1650	1964-70				
26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500
<b>MINI GT</b>	848-1275	1965-72				
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>MINI</b>	1275	1991-96				
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>3 LITRE</b>	2994	1968-73				
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
<b>A+</b>	<b>A</b>	<b>AB</b>	<b>BA</b>	<b>B+</b>	<b>B</b>	<b>C</b>

<b>2 LITRE</b>	1996	1969-73				
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>MANTIS</b>	2498	1970-73				
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>MANTARA</b>	2792-3528	1992-96				
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>MANTIS</b>	4933	1997-99				
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400

**MARLIN**

GRAN BRETAGNA

<b>CABRIO</b>	1593-2294	1991-94				
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>HUNTER</b>	1993	1994-99				
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>SPORTSTER</b>	1991-3430	1992-99				
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200

**MARUTI**

INDIA

<b>800</b>	796	1987-97				
1.100	800	700	600	400	300	100

**MASERATI**

ITALIA

Nata a Bologna nel 1914, si dedica all'elaborazione delle Isotta Fraschini che Alfieri Maserati porta in gara. La prima vera Maserati è la Tipo 26 del 1926, che debutta alla Targa Florio. Nel 1932, morto Alfieri, i fratelli Ettore, Ernesto e Bindo portano avanti l'azienda, venduta nel 1937 alla famiglia Orsi, che trasferisce la sede a Modena. Nel 1947 i Maserati cessano la consulenza con la Casa per fondare la Osca. Corrono per il Tridente alcuni dei migliori piloti degli anni 40 e 50, come Alberto Ascari e Juan Manuel Fangio. L'attività sportiva ufficiale si interrompe, ma la Tipo 60 "Birdcage" (soprannome che le deriva dal telaio a traliccio) porta a casa molte vittorie con diverse scuderie private. A fine anni Sessanta fornisce i motori di F.1 alla Cooper. Nel 1968 passa sotto il controllo della Citroën; nascono la Bora, la Merak e la Khamzin, ultimo lavoro del valente Giulio Alfieri in Maserati. Nel 1975 viene rilevata da Alejandro De Tomaso, che nel 1982 lancia la Biturbo, modello destinato a un grande successo. Nel 1993 arriva il gruppo Fiat; oggi Maserati è un marchio Stellantis.

<b>A6 1500</b>	1488	1946-50				
540.000	460.000	400.000	320.000	240.000	160.000	80.000
<b>A6 G 2000 PININ FARINA</b>	1954	1951-53				
3.400.000	2.900.000	2.500.000	2.000.000	1.500.000	1.000.000	N.D.
<b>A6 G 2000 FRUA SPIDER</b>	1954	1951-53				
1.400.000	1.200.000	1.000.000	800.000	600.000	400.000	N.D.

**A6 G/54 2000 ZAGATO**

1985 | 1954-57

Nel 1954 Zagato, famoso per le sue vetture votate alle competizioni. Allestisce una splendida berlina sulla base meccanica della A6 G (6 indica il numero di cilindri, mentre G il monoblocco in ghisa del 2 litri da 150 CV). Il carrozziere milanese realizza una coupé leggerissima (840 kg), capace di oltrepassare i 200 km/h. Distintivi gli sfoghi d'aria sui parafranghi anteriori a forma di tridente, simbolo della Casa modenese. Sono circa una ventina gli esemplari allestiti da Zagato; la A6 G, realizzata fino al 1957 in una sessantina di unità, viene vestita anche da Frua e Allemano. La guida è riservata a piloti esperti.

4.100.000	3.500.000	3.000.000	2.400.000	1.800.000	1.200.000	N.D.
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	------



<b>A6 G/54 2000 ALLEMANO</b>	1985	1954-57				
720.000	610.000	530.000	425.000	320.000	210.000	N.D.

Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
Valore per categoria di stato d'uso								
	A+	A	AB	BA	B+	B	C	
<b>A6 G/54 2000 FRUA SPIDER</b>							1985	1954-57
	1.400.000	1.200.000	1.000.000	800.000	600.000	400.000	N.D.	

### 3500 GT (CARBURATORI)

Prima Maserati costruita in una vera e propria serie, la 3500 GT deve la sua fortuna principalmente all'elegante design della carrozzeria, opera di Touring e realizzata con la tecnica Superleggera, che in sette anni di produzione si mantiene inalterata. Nella versione d'esordio, il motore 6 cilindri in linea bialbero da 220 CV ha l'alimentazione a carburatori. Oltre che per la sua estetica, questa vettura spicca per le caratteristiche che diverranno il marchio di fabbrica della Casa del Tridente: sportività, comodità e lusso.

270.000	230.000	200.000	160.000	120.000	80.000	40.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
<b>3500 GT SPYDER VIGNALE (CARB.)</b>							3485	1959-64
	680.000	540.000	400.000	340.000	300.000	240.000	120.000	
<b>3500 GTI (INIEZIONE)</b>							3485	1961-65
	215.000	185.000	160.000	130.000	96.000	64.000	32.000	
<b>3500 GTI SPYDER VIGNALE (INIEZ.)</b>							3485	1961-64
	600.000	475.000	350.000	300.000	265.000	210.000	105.000	
<b>5000 GT TOURING</b>							4937-4941	1960-64
	950.000	810.000	700.000	560.000	420.000	280.000	140.000	
<b>5000 GT ALLEMANO</b>							4937-4941	1960-64
	740.000	630.000	550.000	440.000	330.000	220.000	110.000	
<b>3500 GT 2 POSTI (MISTRAL)</b>							3485	1963-64
	190.000	160.000	140.000	112.000	84.000	56.000	28.000	

### MISTRAL 3.7

È la prima Maserati col nome di un vento, inizialmente non ufficiale, in quanto viene presentata come 3500 GT 2 posti. Ed è l'ultima a montare il leggendario 6 cilindri in linea a doppia accensione, nel suo caso dotato di un impianto di iniezione Lucas. Quasi subito viene adottato anche un motore di 3,7 litri da 245 CV e la denominazione Mistral diviene ufficiale. Dal 1967 sarà montato un 4 litri da 255 CV. La Mistral spicca per la magnifica carrozzeria disegnata da Pietro Frua, avveniristica all'epoca e senza tempo oggi.

190.000	160.000	140.000	112.000	84.000	56.000	28.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
<b>MISTRAL 4.0</b>							4014	1966-70
	205.000	175.000	150.000	120.000	90.000	60.000	30.000	
<b>MISTRAL SPYDER 3.5</b>							3485	1964
	405.000	345.000	300.000	240.000	180.000	120.000	60.000	

Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
Valore per categoria di stato d'uso								
	A+	A	AB	BA	B+	B	C	
<b>MISTRAL SPYDER 3.7</b>							3692	1964-67
	405.000	345.000	300.000	240.000	180.000	120.000	60.000	
<b>SEBRING 3500 GTIS</b>							3485	1963-69
	270.000	230.000	200.000	160.000	120.000	80.000	40.000	
<b>SEBRING 3.7/4.0</b>							3692-4014	1963-69
	270.000	230.000	200.000	160.000	120.000	80.000	40.000	
<b>GHIBLI</b>							4719	1968-73
	330.000	265.000	220.000	175.000	110.000	88.000	44.000	
<b>GHIBLI SS</b>							4930	1970-73
	365.000	310.000	270.000	215.000	160.000	108.000	54.000	
<b>GHIBLI SPYDER</b>							4719	1969-73
	680.000	580.000	500.000	400.000	300.000	200.000	100.000	

### GHIBLI SS SPYDER

Delle 125 Ghibli Spyder costruite nei suoi cinque anni di carriera si conta che 20 (o 25) siano state delle SS, con il motore a corsa lunga e 280 all'ora di velocità massima. La stima non univoca alimenta il fascino di un modello spettacolare a prescindere, ma deve mettere in guardia il potenziale acquirente visto che (come spesso succede in modelli di grande rilevanza storica ed economica) ci sono in giro parecchie coupé tagliate e trasformate in Spyder. Tra i suoi highlight il doppio servofreno e il differenziale autobloccante.

1.400.000	1.200.000	1.000.000	800.000	600.000	400.000	200.000
-----------	-----------	-----------	---------	---------	---------	---------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
<b>MEXICO 4.2</b>							4136	1967-73
	135.000	108.000	90.000	72.000	45.000	36.000	18.000	
<b>INDY 4.7</b>							4719	1967-73
	150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000	
<b>INDY 4.2</b>							4136	1969-74
	135.000	108.000	90.000	72.000	45.000	36.000	18.000	
<b>INDY 4.7</b>							4719	1970-74
	150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000	

### INDY 4.9

Anche la Indy, come la Mexico, porta la firma di Virginio Vairo, assieme a Elio Mainardi, sempre per Vignale. La linea è però più moderna e aerodinamica. Il suo nome ricorda le vittorie riportate dalla Casa del Tridente a Indianapolis, nel 1939 e nel 1940. Nel corso della produzione essa viene equipaggiata con tutti i V8 disponibili, il più grosso dei quali raggiunge una potenza di 320 CV. Comoda, come tutte le Maserati, la Indy, che pesa 1585 kg, spicca comunque anche per le prestazioni, con una velocità massima di 265 km/h.

165.000	130.000	110.000	88.000	55.000	44.000	22.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni					
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>QUATTROPORTE (I S.) 4.7</b>						4719	1966-70
	105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000

### BORA 4.7/4.9

Il design della Bora, prima Maserati a motore centrale, è uno dei capolavori di Giorgetto Giugiaro, che vanta soluzioni stilistiche di grande effetto, come il tetto in acciaio inox spazzolato. Il V8 di 4,7 litri, che monta all'esordio, vanta ben 310 CV e una coppia poderosa, in grado di catapultare la vettura da 0 a 100 km/h in 6,5 secondi e di farle raggiungere una velocità massima di 280 km/h. Ma l'insonorizzazione dell'abitacolo efficace e l'assetto di guida non troppo sdraiato garantiscono un confort insospettabile per una vettura dall'aspetto così sportivo.

	225.000	180.000	150.000	120.000	75.000	60.000	30.000
--	---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni					
<b>MERAK</b>		2965	1973-75				
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>MERAK SS</b>		2965	1976-80				
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>MERAK SS</b>		2965	1980-83				
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>MERAK GT 2000</b>		1999	1978-83				
	55.500	44.500	37.000	29.600	18.500	14.800	7.400
<b>KHAMSIN</b>		4930	1973-83				
	265.000	210.000	175.000	140.000	88.000	70.000	35.000
<b>QUATTROPORTE (II S.)</b>		2965	1974-76				
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000

### KYALAMI 4.2/4.9

Presentata al Salone di Ginevra del 1976, la Kyalami è frutto di un'abile operazione tecnico-commerciale concepita da Alejandro De Tomaso. Essa infatti ha la scocca della De Tomaso Longchamp, con una carrozzeria ristilizzata da Pietro Frua, sulla quale, al posto del V8 Ford, è stato montato il più nobile V8 Maserati. Un connubio tutto sommato riuscito, che però fa storcere il naso alla clientela più integralista e risulta un flop. Snobbata in Italia, questa granturismo si trova più facilmente all'estero, specie in Inghilterra.

	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni					
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>QUATTROPORTE (III S.) 4200</b>						4136	1980-84
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000

### QUATTROPORTE (III S.) 4900

La terza serie dell'ammiraglia del Tridente viene concepita per riportare il nome Quattroporte ai livelli di successo della prima serie. Con la carrozzeria disegnata da Giorgetto Giugiaro e un pianale totalmente nuovo, monta il classico V8 nelle cilindrate di 4,2 e 4,9 litri. L'abitacolo spicca per il lusso e la dotazione completa e di prim'ordine. L'obiettivo è centrato e superato. Nel 1986 viene introdotta la versione Royale, con un abitacolo ancora più lussuoso, dotato, tra l'altro, di telefono e frigobar, e col motore da 300 CV. Un salotto da oltre 230 all'ora, con una tenuta impeccabile.

	41.500	33.000	27.500	22.000	13.800	11.000	5.500
--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni					
<b>ROYALE</b>		4930	1986-90				
	56.500	45.000	37.500	30.000	18.800	15.000	7.500

### BITURBO

Con il tono generale delle Maserati più classiche, fatto di una sapiente miscela di raffinatezza, confort e sportività, ma con un piglio innovativo, la Biturbo, equipaggiata con un evoluto V6 sovralimentato, ha il compito di risollevere le sorti economiche della Casa del Tridente, al termine della travagliata gestione Citroën. L'operazione riuscirà, nonostante alcuni mali di gioventù, ma con tempi più lunghi del previsto. Oggi gli esemplari della prima serie sono davvero pochi, ma in compenso hanno quotazioni ancora piuttosto contenute.

	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni					
<b>BITURBO</b>		1996	1983-88				
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>BITURBO S</b>		1996	1984-87				
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>BITURBO I</b>		1996	1986-88				
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>BITURBO SI</b>		1996	1987-88				
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>222/222 E</b>		1996-2790	1988-92				
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>2.24V</b>		1996	1989-94				
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>BITURBO 420</b>		1996	1985-88				
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>BITURBO 420I</b>							1996   1986-88
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>422</b>							1996   1988-92
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>4.24V</b>							1996   1990-94
	14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
<b>4.18V</b>							1996   1991-93
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>BITURBO 420 S</b>							1996   1986-88
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>BITURBO 420 SI</b>							1996   1987-88
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>BITURBO 425</b>							2491   1984-87
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>BITURBO 430</b>							2790   1988-90
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>430/430 4V</b>							2790   1990-93
	17.300	13.800	11.500	9.200	5.800	4.600	2.300

## BITURBO SPYDER

1996 | 1985-87

Adotta la stessa meccanica della berlina, ma è realizzata da Zagato su un pianale rinforzato e con passo accorciato di circa 11 cm. In tal modo viene valorizzata la bella linea a cuneo del corpo vettura. Il lusso dell'abitacolo, fatto di rivestimenti in pelle e inserti in radica, si apprezza ancor di più a cielo aperto, ma la capote, che tra l'altro da chiusa non dona molto all'estetica, richiede un certo sforzo per l'apertura. La livrea più gettonata della prima serie è senz'altro quella rossa con interno crema.

24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>BITURBO SPYDER I</b>							1996   1986-88
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>BITURBO SPYDER I</b>							1996   1988-93
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>BITURBO SPYDER I 24V</b>							1996   1992-96
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>BITURBO SPYDER 2.8I/SPYDER 2.8</b>							2790   1990-93
	28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
<b>228</b>							2790   1985-93
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>KARIF</b>							2790   1988-93
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>SHAMAL</b>							3217   1991-96
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>RACING</b>							1996   1991-93
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>GHIBLI</b>							1996-2790   1992-98
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>GHIBLI GT</b>							1996   1995-98
	40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
<b>GHIBLI CUP</b>							1996   1996-98
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>QUATTROPORTE (IV S.) V6</b>							1996-2790   1994-98
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## QUATTROPORTE (IV S.) V8

3217 | 1996-98

La quarta serie della Quattroporte, progettata in collaborazione con Ferrari, è il primo nuovo modello presentato sotto la gestione Fiat. Realizzata sul pianale allungato della Biturbo, con una carrozzeria disegnata da Marcello Gandini, questa berlina, più compatta e decisamente più sportiva delle precedenti Quattroporte, adotta inizialmente gli stessi motori V6 della Ghibli; poi anche un V8 di 3,2 litri biturbo con potenza di 335 CV. Elegante e velocissima, non riscuote tuttavia molto successo; anch'essa oggi merita di essere rivalutata.

15.800	12.600	10.500	8.400	5.300	4.200	2.100
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



<b>QUATTROPORTE (IV S.) V6 EVOLUZIONE</b>							2790   1998-01
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>QUATTROPORTE (IV S.) V8 EVOLUZIONE</b>							3217   1998-01
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>QUATTROPORTE (V S.) 4.2 V8 DUOSEL.</b>							4244   2004-10
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>QUATTROPORTE (V S.) 4.2 V8 AUT.</b>							4244   2007-10
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>QUATTROP. (V S.) DUO. EXEC./SP. GT</b>							4244   2006-09
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>QUATTROP. (V S.) AUT. EXEC./SP. GT</b>							4244   2006-10
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>QUATTROPORTE (V S.) AUT. SPORT GTS</b>							4244   2007-10
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>QUATTROPORTE (V S.) 4.7 V8</b>							4691   2008-12
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>QUATTROPORTE (V S.) 4.2</b>							4244   2008-12
	21.800	17.400	14.500	11.600	7.300	5.800	2.900

## 3200 GT/GTA

3217 | 1998-02

Archiviata la serie dei modelli derivati dalla Biturbo, la gestione Fiat realizza una granturismo innovativa, prima di tutto sul piano stilistico. Il design della carrozzeria è opera di Giorgetto Giugiaro, mentre quello dell'abitacolo si deve a Enrico Fumia, direttore del Centro Stile Lancia. Il motore V8 biturbo di 3,2 litri con 368 CV deriva da quello già montato sulla Quattroporte. Grazie anche all'ottima aerodinamica, questa vettura tocca i 285 km/h e scatta da 0 a 100 km/h in 5 secondi. Una delle più belle Maserati della nuova generazione.

28.800	23.400	18.000	15.300	12.600	9.000	5.400
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>3200 GT ASSETTO CORSA</b>							
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>COUPÉ</b>							
	31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
<b>COUPÉ CAMBIOCORSA</b>							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>GRANSPORT COUPÉ</b>							
	42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
<b>SPYDER GT</b>							
	39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
<b>SPYDER GT CAMBIOCORSA</b>							
	42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
<b>GRANSPORT SPYDER</b>							
	51.000	41.000	34.000	27.200	17.000	13.600	6.800
<b>MC 12 STRADALE</b>							
	2.000.000	1.700.000	1.500.000	1.200.000	900.000	600.000	N.D.

## MATRA

FRANCIA

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>D JET 5</b>							
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>D JET 6</b>							
	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>M530/LX/SX</b>							
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>BAGHEERA</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>BAGHEERA S</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>BAGHEERA X</b>							
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>MURENA 1600</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>MURENA 2200</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200

## MAYBACH

GERMANIA

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>57/57S (W/V240)</b>							
	108.000	92.000	80.000	64.000	48.000	32.000	16.000
<b>62/62S/62 GUARD (W/V240)</b>							
	150.000	125.000	110.000	88.000	66.000	44.000	22.000

## MAZDA

GIAPPONE

Nasce nel 1920, con un diverso nome: Toyo Kork Koyo, e produce inizialmente sughero, poi macchine utensili, quindi motocarri, sfruttando la sua favorevole ubicazione, sul mare interno di Seto, nella prefettura di Hiroshima. Solo nel 1936 assume il nome Mazda, dio della saggezza nelle primitive civiltà asiatiche ed è nel 1958 che fabbrica il primo veicolo a quattro ruote, il commerciale Romper, seguito nel 1960 dalla R360, la prima autovettura. Dal 1967 inizia a impiegare, sui modelli più prestazionali, il motore Wankel, che resterà la sua cifra tecnica più importante sino al 2011, vincendo (caso unico al mondo) la 24 Ore di Le Mans nel 1991 con la 787B. La Mazda ha anche creduto, più di altri, alle quattro ruote sterzanti, svelate in prima mondiale nel 1983 al Salone di Francoforte sulla MX-02. Dal 1979 la Ford è entrata con quote crescenti nel suo capitale sociale, sino ad arrivare a un terzo negli anni 90 per poi sostanzialmente uscirne nel 2014.

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>626 (III S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>626 (IV S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>RX2 (WANKEL 573X2)</b>							
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
---------	-----------------	--	--	--	--	--	------

Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## RX7 COUPÉ (WANKEL 573X2)

1146 | 1977-85

Una sportiva con motore rotativo Wankel, che in America ha riscosso un successo straordinario. Da noi è poco più che una curiosità, in particolare la versione spider (ancora più rara). I pochi esemplari disponibili in vendita hanno un valore molto oscillante: se conservati in buono stato valgono poco, se restaurati professionalmente spuntano cifre più che doppie. La RX-7 è comunque una sportiva di pregio, ancorché molto originale.

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



<b>RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)</b>							
	17.300	13.800	11.500	9.200	5.800	4.600	2.300

1308 | 1985-90

<b>RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)</b>							
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600

1308 | 1990-92

<b>RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)</b>							
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400

1308 | 1992-98

<b>RX7 COUPÉ (WANKEL 654X2)</b>							
	28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800

1308 | 1999-02

<b>RX7 TURBO CABRIO (WANKEL 654X2)</b>							
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000

1308 | 1987-89

<b>RX7 CABRIOLET (WANKEL 654X2)</b>							
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000

1308 | 1990-92

## 121

1324-1498 | 1990-96

Una delle auto più buffe e simpatiche della storia e sembra uscita da un fumetto disneyano: una tre volumi a quattro porte lunga appena 3 metri e 80 (ma con l'atout del divano reclinabile per aumentare il volume di carico) e una signora meccanica, con motore 16V (in un'epoca in cui i plurivalvole erano ancora abbastanza rari) e, come se non bastasse, la particolarità del tetto apribile in tela a tutta lunghezza (come sulla Citroën 2 CV), perdi più a comando elettrico e scorrevole nei due sensi: verso la coda o viceversa.

4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



<b>121 (FIESTA)</b>							
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200

1242-1299 | 1996-00

<b>323 TURBO 16V 4WD</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400

1840 | 1990-95

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>323 LANTIS</b>							1324-1995   1994-00
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>MX-3</b>							1598-1845   1991-96
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900

### MX-5 (MIATA) (I S.)

1598-1840 | 1990-98

Nata per bissare il successo dell'Alfa Romeo "Duetto", ma in salsa giapponese, ha riscosso i favori di migliaia di appassionati di spider anche in Italia. È diventata un oggetto di culto fin dalla nascita, un successo che è proseguito anche in chiave di auto storica. Il club dedicato è molto attivo, e questo ha contribuito a far crescere la notorietà e a far lievitare i valori di mercato. La prima serie, con i fari a scomparsa, è ormai considerata una tra le migliori youngtimer.

	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
--	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



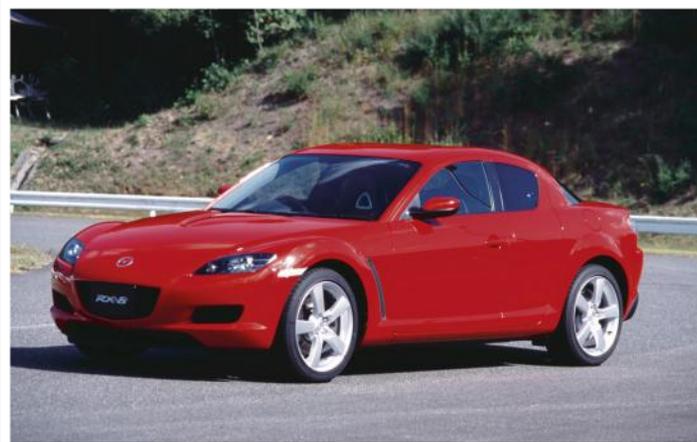
<b>MX-5 (MIATA) (II S.)</b>							1597-1991   1998-06
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>MX-5 (MIATA) (III S.)</b>							1798-1999   2005-11
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>MX-5 (MIATA) (III S.) ROAD. COUPÉ</b>							1798-1999   2006-11
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400

### RX8 (WANKEL 654X2)

1308 | 2002-09

Eredita dalla RX-7 il motore Wankel, ma molto più evoluto e affidabile. In pratica è una "milletré" con prestazioni da sportiva di 3 litri. Originale nelle forme e nella carrozzeria con doppio sportellino supplementare per facilitare l'accesso ai due strapuntini posteriori, è sempre stata apprezzata dagli appassionati e, recentemente, è entrata nel mirino dei collezionisti. I prezzi sono in lieve risalita dopo anni di depressione.

	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--	--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



<b>XEDOS 6</b>							1995   1993-99
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>DEMIO</b>							1324-1498   1996-03
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>626 (VIS.) 1.8I/2.0I 16V (BER./SW)</b>							1840-1991   1998-03
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>MPV (II S.)</b>							1991-2261   2000-06
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>MAZDA3 (I S.) 2.3 16V 260 CV</b>							2261   2006-09
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

### MC LAREN

GRAN BRETAGNA

<b>F1</b>							6064   1993-98
	13.500.000	11.500.000	10.000.000	8.000.000	6.000.000	4.000.000	2.000.000

### MERCEDES

GERMANIA

Anche se le origini dell'azienda si fanno (correttamente) risalire alla Patent Wagen di Karl Benz del 1885, la madre di tutte le automobili, il nome Mercedes viene impiegato per la prima volta nel 1902 in omaggio alla figlia di Emil Jellinek, gentlemen driver e cliente della Daimler. È del 1926 la sua fusione con la Benz che determina la doppia denominazione commerciale: l'azienda si chiama infatti Daimler-Benz sino al 1998, anno in cui, dopo la temporanea fusione con gli americani, diventa DaimlerChrysler per prendere infine la denominazione di Daimler AG nel 2007. Tra il 1958 e il 1965 è stata proprietaria dell'Auto Union, antenata in linea diretta dell'Audi. Il marchio, che firma anche autocarri e autobus ed è impegnato nel motorsport dal Turismo sino alla F.1, ha lanciato nel 1936 la 260 D, prima auto diesel al mondo mentre con la Gullwing del 1955 ha introdotto l'iniezione diretta di benzina. Oggi conta fabbriche in 17 Paesi e ha oltre 250 mila dipendenti diretti.

<b>STORPEDO</b>							6789   1926-30
	1.500.000	1.300.000	1.100.000	880.000	660.000	440.000	N.D.
<b>SS TORPEDO</b>							7065   1928-34
	2.300.000	2.000.000	1.700.000	1.400.000	1.000.000	680.000	N.D.
<b>NÜRBURG BERLINA</b>							4622-4918   1928-39
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>SSK</b>							7065   1929-33
	5.300.000	4.500.000	3.900.000	3.100.000	2.300.000	1.600.000	N.D.
<b>MANNHEIM BERLINA</b>							3663   1929-34
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>STUTTGART TORPEDO</b>							1988-2581   1929-36
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>SSKL</b>							7065   1930-34
	7.600.000	6.400.000	5.600.000	4.500.000	3.400.000	2.200.000	N.D.
<b>770 GROSSER LIMOUSINE</b>							7665   1930-43
	1.200.000	1.000.000	890.000	710.000	530.000	355.000	N.D.
<b>170/200 BERLINA</b>							1692-1949   1931-36
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>170/200 CABRIOLET</b>							1692-1949   1931-36
	120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
<b>290 LIMOUSINE</b>							2867   1933-37
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>500K CABRIOLET</b>							5019   1934-36
	2.300.000	2.000.000	1.700.000	1.400.000	1.000.000	680.000	N.D.
<b>540K CABRIOLET</b>							5401   1936-39
	5.400.000	4.600.000	4.000.000	3.200.000	2.400.000	1.600.000	N.D.
<b>540K SPEZIAL ROADSTER</b>							5401   1936-39
	9.000.000	7.700.000	6.700.000	5.400.000	4.000.000	2.700.000	N.D.
<b>230 BERLINA</b>							2229   1937-41
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>170V BERLINA</b>							1697   1936-44
	39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
<b>170 V</b>							1697   1947-53
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>170 D DIESEL</b>							1767   1949-53
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>170 DS DIESEL</b>							1767   1949-53
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>170 S/SV</b>							1767   1949-55
	39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
<b>220 BERLINA (W187)</b>							2195   1951-55
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>220 COUPÉ (W187)</b>							2195   1951-55
	170.000	135.000	113.000	90.000	56.500	45.000	22.500
<b>220 CABRIOLET A (W187)</b>							2195   1951-55
	150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000
<b>220 CABRIOLET B (W187)</b>							2195   1951-55
	105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000

### 300 A/B/C 2996 | 1951-57

La Typ 300 W186 è la prima Mercedes di nuova progettazione del dopoguerra. Vettura di cilindrata e dimensioni notevoli per quel periodo, è presentata nell'aprile 1951 al Salone di Francoforte. Il prezzo al lancio di 19.900 DM, che in seguito aumenterà, la rende esclusiva; ciononostante, fino al luglio 1957, sarà costruita in 7746 esemplari, in versione berlina, più 642 Cabriolet D a 4 posti. Diffusa anche fuori dalla Germania, come auto di rappresentanza, oggi è sicuramente una delle migliori storiche nel segmento delle ammiraglie.

100.000	80.000	66.500	53.000	33.500	26.600	13.300
---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



<b>300 D</b>							2996   1957-62
	98.000	78.000	65.000	52.000	32.500	26.000	13.000
<b>300 A/B/C/D CABRIOLET</b>							2996   1951-62
	180.000	145.000	120.000	96.000	60.000	48.000	24.000
<b>300 S/SC COUPÉ</b>							2996   1952-57
	405.000	345.000	300.000	240.000	180.000	120.000	60.000
<b>300 S/SC CABRIOLET</b>							2996   1952-57
	540.000	460.000	400.000	320.000	240.000	160.000	80.000

### 180 1767-1897 | 1953-62

La carrozzeria portante con linea "ponton" caratterizza la berlina media che sostituisce la 170. Fino all'agosto 1957 adotta il motore a valvole laterali da 52 CV della 170 S; poi ne monta uno nuovo a valvole e asse a camme in testa di 1,9 litri con 65 CV; nel luglio 1959, la potenza sale a 68 CV. Di concezione moderna per l'epoca, robusta e ottimamente rifinita, questa berlina riscuote un notevole successo e sarà prodotta in 118.234 esemplari. Indubbio il suo valore storico, specie quello della versione col motore a valvole laterali.

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>180 D/190 D</b>							1767-1897   1953-61
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>190</b>							1897   1955-61
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>190 C</b>							1897   1961-65
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>219</b>							2195   1956-59
	25.000	20.000	16.700	13.300	8.300	6.700	3.300
<b>220 S BERLINA (W187)</b>							2195   1956-59
	38.500	30.500	25.500	20.400	12.800	10.200	5.100
<b>220 S COUPÉ</b>							2195   1956-59
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>220 S CABRIOLET</b>							2195   1956-59
	150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000
<b>220 SE COUPÉ</b>							2195   1958-60
	86.000	69.000	57.500	46.000	28.800	23.000	11.500
<b>220 SE CABRIOLET</b>							2195   1958-60
	160.000	125.000	105.000	84.000	52.500	42.000	21.000

### 300 SL «ALA DI GABBIANO» 2996 | 1954-56

Derivata dall'omonima vettura da competizione nata nel 1952, la 300 SL stradale esordisce nell'agosto 1954 nella versione coupé con le caratteristiche porte "ad ala di gabbiano" (W 198/I), che verrà prodotta fino al maggio 1957 in 1400 esemplari. La W198/I sarà sostituita nel 1957 dalla W198/II, la 300 SL Roadster, prodotta fino al febbraio 1963 in 1858 unità. Equipaggiata, in entrambe le versioni, con un 6 cilindri in linea a iniezione da 215 CV, la 300 SL è una vettura esclusiva. Oggi ha quotazioni molto importanti, ma stabili.

1.600.000	1.300.000	980.000	830.000	690.000	490.000	295.000
-----------	-----------	---------	---------	---------	---------	---------



<b>300 SL ROADSTER</b>							2996   1957-63
	1.300.000	1.000.000	800.000	680.000	560.000	400.000	N.D.

### 190 SL 1897 | 1955-63

Realizzata su suggerimento di Max Hoffman, importatore negli Usa di auto europee esclusive, la 190 SL esordisce, come prototipo, proprio in America, nel febbraio 1954. La linea bassa e slanciata è il suo punto di forza; la meccanica, derivata da quella della 180, vanta il nuovo 4 cilindri a valvole e asse a camme in testa da 105 CV, che dal 1956, depotenziato, equipaggerà la berlina 190 e poi anche la stessa 180. Con una velocità massima di 171 km/h, è considerata sportiva. Oggi, oltre che per la bellezza, è apprezzata per l'affidabilità.

130.000	104.000	80.000	68.000	56.000	40.000	24.000
---------	---------	--------	--------	--------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>190 D/200 D</b>							1998   1961-68
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>200</b>							1998   1965-68
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>230</b>							2292   1965-68
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>220 (W111)</b>							2195   1959-65
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>220 S (W111)</b>							2195   1959-65
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600

## 220 SE (W111)

2195 | 1959-65

La capostipite della serie "Heckflosse" ("Codine"), con motore 6 cilindri, è lanciata in tre versioni: 220, a carburatori, con 95 CV; 220 S, a carburatori, con 110 CV; 220 SE, a iniezione, con 120 CV. Spicca per la nuova carrozzeria in stile americaneggiante, con pinne posteriori (da cui il soprannome), che per la 220 ha meno fregi decorativi. La meccanica è rivista rispetto a quella della precedente serie "ponton". Accattivante, comoda e affidabile, verrà prodotta in 296.896 esemplari. Un'autentica pietra miliare nella storia della Mercedes.

	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800



<b>230 S</b>							2292   1965-68
	15.800	12.600	10.500	8.400	5.300	4.200	2.100
<b>300 SE</b>							2996   1961-65
	31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
<b>300 SE/SEL</b>							2996   1965-67
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>300 SEL</b>							2996   1962-65
	31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
<b>220 SE COUPÉ (W111)</b>							2195   1961-65
	70.000	56.000	46.500	37.000	23.300	18.600	9.300
<b>250 SE COUPÉ (W111)</b>							2496   1965-67
	85.000	68.000	56.500	45.000	28.300	22.600	11.300
<b>280 SE COUPÉ (W111)</b>							2778   1967-71
	95.000	76.000	63.000	50.500	31.500	25.200	12.600
<b>300 SE COUPÉ</b>							2996   1962-65
	110.000	88.000	73.500	59.000	37.000	29.400	14.700
<b>220 SE CABRIOLET (W111)</b>							2195   1961-65
	115.000	92.000	77.000	61.000	38.500	30.500	15.300
<b>250 SE CABRIOLET (W111)</b>							2496   1965-67
	130.000	106.000	88.000	70.500	44.000	35.000	17.600
<b>280 SE CABRIOLET (W111)</b>							2778   1967-71
	150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000
<b>300 SE CABRIOLET</b>							2996   1962-65
	200.000	160.000	130.000	106.000	66.000	53.000	26.400

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## 600 LIMOUSINE

6330 | 1963-81

Esposta al Salone di Francoforte del 1963, il modello che rinverdisce i fasti delle "Grosser" d'anteguerra, vanta caratteristiche eccezionali. Prima limousine Mercedes a scocca portante e prima Mercedes, in assoluto, con motore V8, ha di serie le sospensioni autolivellanti, il comando elettroidraulico per l'apertura di porte, finestrini e cofano bagagli, l'impianto di ventilazione a regolazione elettronica e molto altro. Nella versione base, pesa oltre 2500 kg, ma i 250 CV del suo V8 la spingono a oltre 205 km/h. Ancora oggi attuale.

	200.000	170.000	150.000	118.000	89.000	59.000	29.500
--	---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------



<b>600 PULLMAN 4/6 PORTE</b>							6330   1963-81
	230.000	195.000	170.000	135.000	102.000	68.000	34.000
<b>600 LANDAULET</b>							6330   1963-81
	300.000	255.000	220.000	175.000	135.000	89.000	44.500

## 230 SL «PAGODA» (W113)

2306 | 1963-66

La roadster che sostituisce la 190 SL vanta un più prestigioso motore 6 cilindri da 150 CV, derivato, con importanti modifiche, da quello della 220 SE "Codine". Ma il suo punto di forza è l'ardita carrozzeria disegnata da Paul Bracq, caratterizzata dall'hardtop con tetto concavo, che le vale il soprannome di "Pagoda". Nel 1966, adotta il nuovo motore, sempre da 150 CV, della berlina 250 SE e nel 1968 quello della 280 SE, con 170 CV anziché 160. Le prestazioni rimarranno pressoché identiche. È la più famosa delle roadster Mercedes.

	120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
--	---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



<b>250 SL «PAGODA» (W113)</b>							2496   1966-68
	125.000	100.000	83.000	66.500	41.500	33.000	16.600
<b>280 SL «PAGODA» (W113)</b>							2778   1968-71
	140.000	111.000	93.000	74.000	46.500	37.000	18.500
<b>250 S/250 SE BERLINA</b>							2496   1965-69
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800



Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

### 280 S/280 SE BERLINA

2778 | 1968-72

Le berline W108 e W109, che sostituiscono le "Codine", hanno un'estetica più sobria, simile a quella delle 220 SE Coupé e Cabriolet lanciate nel 1961; la carrozzeria è più compatta e leggera e offerta anche in versione a passo lungo (280 SEL e 300 SEL). Al lancio, la gamma motori comprende un nuovo 6 cilindri di 2,5 litri con 7 supporti di banco, a carburatori (130 CV) e a iniezione (150 CV), e il 3 litri da 170 CV della precedente 300 SE; poi sarà ampliata anche col V8 della 600 e un nuovo V8 di 3,5 litri. Serie ancora poco considerata, ma da rivalutare.

14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>280 SEL</b>	2778	1968-72	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>280 SE/SEL 3.5/300 SEL 3.5</b>	3499	1970-72	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>300 SEL 2.8 BERLINA</b>	2778	1968-69	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>300 SEL 6.3 BERLINA</b>	6330	1968-72	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>280 SE 3.5 COUPÉ</b>	3499	1969-71	145.000	117.000	98.000	78.000	49.000	39.000	19.500
<b>280 SE 3.5 CABRIOLET</b>	3499	1969-71	290.000	235.000	180.000	155.000	125.000	90.000	54.000
<b>300 SEL 4.5 AMERICA</b>	4510	1969-71	35.000	28.100	23.400	18.700	11.700	9.400	4.700
<b>200/220 (W115)</b>	1998-2197	1968-73	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>220 D LANG (W115)</b>	2197	1968-73	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>200 D/220 D (W115)</b>	1988-2197	1968-76	4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600
<b>240 D LANG (W115)</b>	2404	1973-76	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>240 D/240 D 3.0 (W115)</b>	2404-3005	1973-76	4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600



#### SEI UN PROFESSIONISTA?

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

[www.quattroruotepro.it](http://www.quattroruotepro.it)

o richiedi informazioni scrivendo a

[professional@edidomus.it](mailto:professional@edidomus.it)

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

### 200/220/230 (W115)/250 (W114)

1988-2496 | 1973-76

Le berline W114 (6 cilindri) e W115 (4 cilindri) debuttano a Ginevra nel 1968 e, per distinguerle dalle omonime W108, ricevono l'appellativo "Strichacht" ("Barra otto"), che richiama l'ultima cifra di quell'anno. La carrozzeria, disegnata da Paul Bracq, è compatta e austera; la meccanica vanta un inedito retrotreno a triangoli oscillanti. Vasta la gamma di motori, derivati dalle serie "Heckflosse" e W108, con potenze da 90 CV a 185 CV. Compresa le versioni diesel e coupé, le W114 e W115 prodotte sono quasi 2 milioni, spesso sfruttate allo spasimo.

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



<b>230-6/250 (W114)</b>	2292-2496	1968-73	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>280/280 E (W114)</b>	2746	1972-76	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>250 C/250 CE (W114)</b>	2496	1968-73	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>280 C (W114)</b>	2746	1972-77	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>280 CE (W114)</b>	2746	1972-77	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>280 SL (R107)</b>	2746	1974-75	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>280 SL (R107)</b>	2746	1975-79	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>280 SL (R107)</b>	2746	1979-86	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>300 SL (R107)</b>	2962	1985-89	36.500	31.000	27.000	21.600	16.200	10.800	5.400

### 350 SL (R107)

3499 | 1971-75

Progettata più specificamente per il mercato Usa, la R107, discendente della "Pagoda", si presenta più slanciata, ma di maggiori dimensioni. Anche per via della scocca irrobustita, per soddisfare le normative di sicurezza americane, risulta decisamente più pesante. Perciò monta subito due grossi V8: un 3,5 litri da 200 CV, al quale tre mesi dopo si aggiunge un 4,5 litri da 225 CV, che consentono entrambi di superare i 210 km/h. In seguito, arriveranno molti altri motori. Il comportamento su strada migliore la rende più fruibile della "Pagoda".

36.500	31.000	27.000	21.600	16.200	10.800	5.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>350 SL (R107)</b>							3499   1975-80
	36.500	31.000	27.000	21.600	16.200	10.800	5.400
<b>380 SL (R107)</b>							3818-3839   1980-86
	42.000	35.500	31.000	24.800	18.600	12.400	6.200
<b>420 SL (R107)</b>							4196   1985-89
	40.500	34.500	30.000	24.000	18.000	12.000	6.000
<b>450 SL (R107)</b>							4520   1973-75
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>450 SL (R107)</b>							4520   1975-80
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>500 SL (R107)</b>							4973   1980-85
	48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
<b>500 SL (R107)</b>							4973   1985-89
	48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
<b>560 SL (R107)</b>							5547   1985-89
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>280 SLC (C107)</b>							2746   1974-81
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>350 SLC (C107)</b>							3499   1971-80
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>380 SLC (C107)</b>							3818   1980-81
	20.700	16.600	13.800	11.000	6.900	5.500	2.800
<b>450 SLC (C107)</b>							4520   1973-80
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>450 SLC 5.0 (C107)</b>							5025   1978-80
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>500 SLC (C107)</b>							4973   1980-81
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>280 S/SE/SEL (W116)</b>							2746   1972-79
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>350 SE/450 SE (W116)</b>							3499-4520   1972-79
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>350 SEL/450 SEL (W116)</b>							3499-4520   1973-79
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400

## 450 SEL 6.9 (W116)

6834 | 1975-80

Distinguerla da una "normale" 450 della Serie W116 è sostanzialmente impossibile: bisogna affidarsi alla targhetta identificativa. La più potente (286 CV) e veloce (225 km/h) delle ammiraglie Mercedes ha una cilindrata-monstre, persino superiore a quella della Rolls-Royce Silver Shadow. Il che era un chiaro messaggio commerciale. Motore a parte, la sua cifra tecnica sono le sospensioni idropneumatiche del tutto simili a quelle della Citroën, un unicum per le Mercedes degli anni Settanta. Per viaggiare sul velluto andando di fretta.

40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>300 SD TURBODIESEL (W116)</b>							2998   1977-80
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>200/230/230 E/250 (W123)</b>							1988-2525   1976-85
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>200/230 E/250 (W123)</b>							1997-2525   1980-84
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>280/280 E (W123)</b>							2746   1976-84
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>200 D/220 D/240 D (W123)</b>							1988-2404   1976-85
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>300 D/300 CD (W123)</b>							2998-3005   1976-85
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>240 D LANG (W123)</b>							2404   1977-85
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>240 TD (T123)</b>							2404   1977-85
	6.300	5.000	4.200	3.400	2.100	1.700	800
<b>300 TD/300 TD TURBOD. (T123)</b>							2998   1977-85
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>200 T/230 T/250 T (T123)</b>							1997-2525   1978-86
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>280 TE (T123)</b>							2746   1978-86
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>230 C/230 CE (C123)</b>							2299-2307   1977-84
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>280 C/280 CE (C123)</b>							2746   1977-84
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>260 SE (W126)</b>							2599   1986-90
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>280 S/SE/SEL (W126)</b>							2746   1980-82
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>280 S/SE/SEL (W126)</b>							2746   1982-85
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>300 SE/SEL (W126)</b>							2962   1986-89
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>300 SE/SEL (W126)</b>							2962   1989-91
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100

## 380 SE/SEL (W126)

3818 | 1980-81

La serie W126, che sostituisce la W116, può ritenersi il capolavoro di Bruno Sacco. Molto curata nell'aerodinamica, la carrozzeria di questa seconda Classe S è anche più leggera, per contenere i consumi, e più sicura. La gamma di motori iniziale deriva, in gran parte, dalla serie precedente; poi arriveranno i nuovi 2,6 litri da 116 CV, 3 litri da 188 CV, 4,2 litri da 218 CV e 5,6 litri da 272 CV. Ancora valida sul piano estetico, questa serie spicca per la qualità costruttiva e la dotazione, che comprende l'ABS di serie sulle versioni V8.

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>380 SE/SEL (W126)</b>							3818   1982-85
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>420 SE/SEL (W126)</b>							4196   1986-91
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>500 SE/SEL (W126)</b>							4973   1980-81
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>500 SE/SEL (W126)</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>500 SE/SEL (W126)</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>560 SE (W126)</b>							
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>560 SEL (W126)</b>							
	16.000	13.000	10.000	8.500	7.000	5.000	3.000
<b>560 SEL (W126)</b>							
	16.000	13.000	10.000	8.500	7.000	5.000	3.000
<b>300 SD/SDL TURBODIESEL (W126)</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>380 SEC (C126)</b>							
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>420 SEC (C126)</b>							
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>500 SEC (C126)</b>							
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>500 SEC (C126)</b>							
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>560 SEC (C126)</b>							
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>560 SEC (C126)</b>							
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>190/190 E/190 E 2.3 (W201)</b>							
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700

### 190 E 2.3 16 (W201)

2299 | 1983-89

È la prima variante sportiva della 190 ed è presentata a Francoforte nel 1983. La carrozzeria ha una forte connotazione corsaiola, con spoiler anteriore e posteriore, alettone, minigonne e passaruota allargati; specifici i cerchi in lega, con pneumatici larghi. Il motore 4 cilindri, con testata bialbero a 16 valvole elaborata dalla Cosworth, eroga 185 CV e consente di toccare i 230 km/h e di accelerare da 0 a 100 km/h in 7,5 secondi. Prodotta in 19.487 esemplari, la 190 E 2.3-16 è meno esclusiva delle successive versioni sportive, ma più fruibile.

27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>190 E 2.5 16 (W201)</b>							
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>190 E 2.5 16 EVOLUZIONE II (W201)</b>							
	120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
<b>190 E 2.6 (W201)</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>190 D/D 2.5/D 2.5 TURBO (W201)</b>							
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>200/200 E/230 E/260 E (W124)</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>E 200/E 220 (W124)</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>260 E 4 MATIC (W124)</b>							
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>260/280 E/E 280 LIMOUSINE (W124)</b>							
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>E 280 (W124)</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>300 E (W124)</b>							
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>300 E 4 MATIC (W124)</b>							
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>300 E 24 (W124)</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>E 300 4 MATIC (W124)</b>							
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>E 320 (W124)</b>							
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>400 E/E 400/E 420 (W124)</b>							
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000

### 500 E/E 500 (W124)

4973 | 1990-95

Presentata al Salone di Parigi del 1990, è la più importante delle versioni lanciate con la seconda generazione della W124. Al vertice della gamma, ha parafranghi allargati, paraurti anteriore con spoiler e fendinebbia integrati, minigonne, assetto e freni studiati con la Porsche. Il suo V8 32 valvole da 326 CV, abbinato a una trasmissione automatica, spinge la vettura a 250 km/h con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 6,1 secondi. Lo stile aggressivo al punto giusto e le prestazioni superlative ne fanno la più ambita tra le berline W124.

52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>200 D/250 D/250 D TURBO (W124)</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>250 D LIMOUSINE (W124)</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>300 D/D TURBO 4 MATIC (W124)</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>200 T/200 TE/230 TE (T124)</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>E 200 T/E 220 T (T124)</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>E 280 T (T124)</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>300 TE (T124)</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>300 TE-24 (T124)</b>							
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>300 TE 4 MATIC (T124)</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>E 300 T 4 MATIC (T124)</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>E 320 T (T124)</b>							
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>200 TD/250 TD (T124)</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>300 TD (T124)</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>300 TD TURBO/4 MATIC (T124)</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>200 CE/CE-16/E200/E220 C.PE (C124)</b>							
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>230 CE (C124)</b>							2299   1987-92
	14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900

### 300 CE/320 CE/E 320 C.PÉ (C124) 2960-3199 | 1987-96

La coupé C124 è realizzata su un pianale con passo ridotto di 8,5 cm, rispetto a quello della berlina W124. La carrozzeria ha il frontale e la coda di quest'ultima, mentre il padiglione è ribassato e privo dei montanti centrali. I fascioni laterali e i paraurti in tinta con la carrozzeria anticipano quelli che, con la seconda generazione della W124, saranno adottati anche sulla berlina. La versione al vertice della gamma d'esordio monta un 6 cilindri da 188 CV, che consente di raggiungere i 228 km/h con un tempo da 0 a 100 km/h di 7,9 secondi.

	17.600	14.000	11.700	9.400	5.900	4.700	2.300
--	--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



<b>300 CE-24 (C124)</b>							2960   1989-92
	18.900	15.100	12.600	10.100	6.300	5.000	2.500
<b>300/320 CE-24/E 320 CABR. (A124)</b>							2960-3199   1992-97
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>E 200/E 220 CABRIO (A124)</b>							1997-2199   1993-97
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>280 SL/SL 280-24 (R129)</b>							2799   1993-98
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>SL 280 V6 (R129)</b>							2799   1998-01
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>300 SL/-24/SL 300-24 (R129)</b>							2960   1989-93
	24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300
<b>SL 320/SL 320-24 (R129)</b>							3199   1993-98
	24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300
<b>SL 320 V6 (R129)</b>							3199   1998-01
	26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500

### 500 SL (R129) 4973 | 1989-98

La roadster R129, che succede alla R107, mostra le forme massicce, ma eleganti e aerodinamicamente efficaci, che saranno riprese dalla serie W140. L'ampio uso dell'elettronica e la presenza di sistemi di sicurezza avanzati proiettano questa serie nel futuro, rispetto alla concorrenza. Al vertice della gamma d'esordio c'è la 500 SL che, equipaggiata con un V8 da 326 CV, accelera da 0 a 100 km/h in 6,2 secondi e tocca i 250 km/h. Molti considerano la R129 la migliore delle SL finora prodotte; la 500 è senz'altro la versione da scegliere.

	34.000	27.000	22.500	18.000	11.300	9.000	4.500
--	--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>SL 500 V8 (R129)</b>							4966   1998-01
	34.000	27.000	22.500	18.000	11.300	9.000	4.500
<b>600 SL/SL 600 (R129)</b>							5987   1992-01
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>SL 60 AMG (R129)</b>							5956   1997-00
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>280/300/320 SE/SEL (W/V140)</b>							2799-3199   1991-98
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>420 SE/SEL (W/V140)</b>							4196   1991-98
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>500 SE/SEL (W/V140)</b>							4973   1991-98
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>600 SE/SEL (W/V140)</b>							5987   1991-98
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>300 SD TURBO/S 350 D TURBO (W/V140)</b>							3449   1992-96
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>S 300 TD (W/V140)</b>							2996   1996-98
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>420/500 S COUPÉ/CL (C140)</b>							4196-4973   1992-98
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>600 S COUPÉ/CL (C140)</b>							5987   1992-99
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>C 180/200/220/230 (W202)</b>							1799-2295   1993-02
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>C 200 D/220 D/250 D (W202)</b>							1997-2497   1993-01
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>C 230 KOMPRESSOR (W202)</b>							2295   1995-00
	4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
<b>C 240 V6 (W202)</b>							2398   1997-00
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>C 280 (W202)</b>							2799   1993-98
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>C 280 V6 (W202)</b>							2799   1997-00
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>C 200 D/220 D/250 D S.W. (S202)</b>							1997-2497   1996-01
	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400
<b>C 180/200/220/230 S.W. (S202)</b>							1799-2295   1996-02
	3.600	2.900	2.400	1.900	1.200	1.000	500
<b>C 240 V6 S.W. (S202)</b>							2397-2597   1997-01
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>C 280 S.W. (S202)</b>							2799   1996-98
	5.100	4.100	3.400	2.700	1.700	1.400	700
<b>C 280 V6 S.W. (S202)</b>							2799   1997-00
	5.100	4.100	3.400	2.700	1.700	1.400	700

### C 36 AMG (W202) 3606 | 1994-97

Versione top della Classe C (W202) e lanciata nel 1993, la C 36 è il prima Mercedes nata dalla collaborazione con AMG, che nel 1999 entrerà nel gruppo DaimlerChrysler. Esteticamente si distingue dalle altre versioni per gli spoiler anteriore e posteriore, le minigonne, i pneumatici ribassati su cerchi in lega specifici e l'assetto ribassato. Sotto il cofano monta un 6 cilindri in linea da 280 CV capace far raggiungere alla vettura i 250 km/h, con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 6,7 s. Vettura decisamente esclusiva, è valorizzata dal marchio AMG.

	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--	--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



<b>C 43 AMG (W202)</b>							4266   1997-00
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800

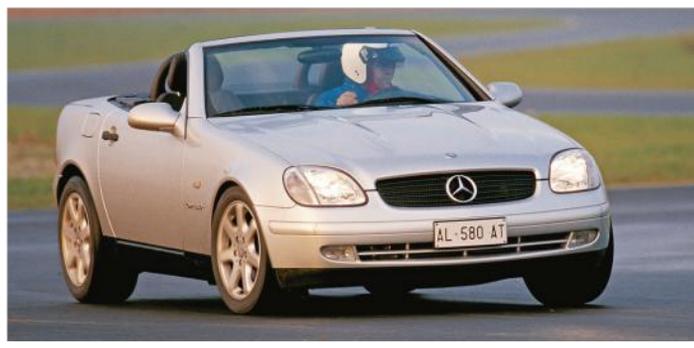


Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>C 43 AMG S.W. (S202)</b>						4266	1997-00
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>C 230 KOMPRESSOR S.W. (S202)</b>						2295	1997-00
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>E 200/230/280 (W210)</b>						1998-2799	1995-00
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>E 200 KOMPRESSOR (W210)</b>						1998	1997-02
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>E 280/320 V6 4 MATIC (W210)</b>						2799-3199	1997-02
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>E 240/280/320 V6 (W210)</b>						2397-3199	1997-03
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>E 320 (W 210)</b>						3199	1995-97
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>E 420 (W210)</b>						4196	1996-97
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>E 430 V8 (W210)</b>						4266	1997-02
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>E 50 AMG (W210)</b>						4973	1995-97
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>E 55 AMG (W210)</b>						5439	1997-02
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400	
<b>E 220/250/290/300 D/TD (W210)</b>						2155-2996	1995-02
3.600	2.900	2.400	1.900	1.200	1.000	500	
<b>E 200/220/270/320 CDI (W210)</b>						2151-3226	1998-02
2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300	
<b>E 200/230/280 T (S210)</b>						1998-2799	1996-03
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>E 200 KOMPRESSOR T (S210)</b>						1998	1997-03
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>E 240/280/320 V6 T (S210)</b>						2397-3199	1997-03
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>E 320 T (S210)</b>						3199	1996-97
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>E 280/320 V6 T 4 MATIC (S210)</b>						2799-3199	1997-03
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>E 420 T (S210)</b>						4196	1996-97
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>E 430 V8 T (S210)</b>						4266	1997-03
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>E 55 AMG T (S210)</b>						5439	1997-02
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600	
<b>E 220/250/290/300 D/TD T (S210)</b>						2155-2996	1994-01
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>E 200/220/270/320 CDI T (S210)</b>						2151-3226	1998-03
4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600	

### SLK (R170) 200/200 K/230 K 1998-2295 | 1996-04

Realizzata sul pianale con passo accorciato di 29 cm della Classe C, la roadster R170 ha forme compatte e levigate, studiate in collaborazione con la Karmann, che ne esaltano l'aerodinamica. Si distingue per il tetto in lamiera ripiegabile, che sostituisce la capote in tela, ispirato a quello della Peugeot Eclipse degli anni 30. La versione 200 Kompressor, destinata solo ad alcuni mercati, tra i quali l'Italia, adotta un 2 litri con compressore volumetrico da 192 CV, accelera da 0 a 100 km/h in 7,6 secondi e tocca i 230 km/h.

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>SLK (R170) 320 V6</b>						3199	2000-04
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>SLK (R170) 32 AMG</b>						3199	2001-04
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600	
<b>SLK (R171) 200 K</b>						1796	2004-11
13.800	11.000	9.200	7.400	4.600	3.700	1.800	
<b>SLK (R171) 280/300</b>						2996	2005-11
16.800	13.400	11.200	9.000	5.600	4.500	2.200	
<b>SLK (R171) 350</b>						3498	2004-11
18.300	14.600	12.200	9.800	6.100	4.900	2.400	
<b>SLK (R171) 55 AMG</b>						5439	2004-11
20.700	16.600	13.800	11.000	6.900	5.500	2.800	
<b>CLK-GTR</b>						6898	1998-00
4.100.000	3.500.000	3.000.000	2.400.000	1.800.000	1.200.000	600.000	

### CLK 200 (C208) 1998 | 1997-01

La coupé C208, che sostituisce la C124, è realizzata sul pianale della Classe C W202. Lo stile, coi caratteristici doppi fari tondi, richiama quello della berlina W210, erede della W124. Il debutto avviene al Salone di Detroit; compatta, elegante e veloce, è la nuova alternativa alla BMW E36 e desta entusiasmo. Al lancio, la gamma di motori comprende due 4 cilindri e un 6 cilindri, con potenze da 136 a 218 CV. La versione più riuscita è quella intermedia, con il 4 cilindri di 2,3 litri dotato compressore volumetrico, che eroga 193 CV.

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



<b>CLK 200 KOMPRESSOR (C208)</b>						1998	1997-02
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>CLK 230 KOMPRESSOR (C208)</b>						2295	1997-02
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>CLK 320 (C208)</b>						3199	1997-02
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>CLK 430 (C208)</b>						4266	1997-02
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>CLK 200 CABRIO (A208)</b>						1998	1998-01
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>CLK 200 KOMPRESSOR CABRIO (A208)</b>						1998	1998-03
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>CLK 230 KOMPRESSOR CABRIO (A208)</b>						2295	1998-03
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>CLK 320 CABRIO (A208)</b>						3199	1998-03
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>CLK 430 CABRIO (A208)</b>						4266	1999-03
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>CLK 55 AMG (C208)</b>						5439	1999-02
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>CLK 200 K/200 CGI (C209)</b>						1796	2002-10
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>CLK 240/280 (C209)</b>						2597-2996	2002-10
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>CLK 320/350 (C209)</b>						3199-3498	2002-10
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>CLK 500 (C209)</b>						4966-5461	2002-10
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>CLK 200 K/200 CGI CABRIO (A209)</b>						1796	2003-10
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>CLK 240/280 CABRIO (A209)</b>						2597-2996	2003-10
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>CLK 320/350 CABRIO (A209)</b>							
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>CLK 500 CABRIO (A209)</b>							
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>CLK 55 AMG (C209)</b>							
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>CLK 63 AMG (C209)</b>							
	18.200	14.500	12.100	9.700	6.100	4.800	2.400
<b>CLK 55 AMG CABRIO (A209)</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>CLK 63 AMG CABRIO (A209)</b>							
	19.700	15.700	13.100	10.500	6.600	5.200	2.600
<b>SLS (C/R/N197) AMG COUPÉ</b>							
	210.000	170.000	140.000	112.000	70.000	56.000	28.000
<b>ML 230</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>ML 320/350</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>ML 430</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>ML 500</b>							
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>ML 280/320 CDI (II S.)</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>ML 350 (II S.)</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>ML 500 (II S.)</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>ML 55 AMG</b>							
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>ML 63 AMG (II S.)</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>ML 270 CDI</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>ML 400 CDI</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>S 280/320 (W/V220)</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>S 350/430/500 (W/V220)</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>S 600 (W/V220)</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>S 600 BITURBO (W/V220)</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>S 55 AMG (W/V220)</b>							
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>S 55 K AMG (W/V220)</b>							
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>S 65 K AMG (W/V220)</b>							
	21.800	17.400	14.500	11.600	7.300	5.800	2.900
<b>S 320 CDI (W/V220)</b>							
	4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600
<b>S 400 CDI (W/V220)</b>							
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>CL 500 (C/CL215)</b>							
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>CL 600 (C/CL215)</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>CL 600 BITURBO (C/CL215)</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>CL 55 AMG (C/CL215)</b>							
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>CL 55 K AMG (C/CL215)</b>							
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>CL 65 AMG (C/CL215)</b>							
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>C240 V6 (W203)</b>							
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>C240 T V6 (S203)</b>							
	4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600
<b>C320/350 T V6 (S203)</b>							
	5.600	4.400	3.700	3.000	1.900	1.500	700
<b>C320/350 V6 (W203)</b>							
	4.100	3.200	2.700	2.200	1.400	1.100	500
<b>C30 CDI AMG (W203)</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>C30 CDI AMG T (S203)</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>C32 AMG (W/S203)</b>							
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>C55 AMG (W203)</b>							
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>C55 AMG T (S203)</b>							
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>C180/200/230 K SP.COUPÉ (C/CL203)</b>							
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>C320/350 SPORTCOUPÉ (C/CL203)</b>							
	4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600
<b>C32 AMG SPORTCOUPÉ (C/CL203)</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>C30 CDI AMG SPORTCOUPÉ (C/CL203)</b>							
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>A 140/160 (W/V168)</b>							
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200

### CL 600 (C/CL215)

5786 | 1999-06

Dopo l'imponenza della precedente C140, questa ammiraglia delle coupé Mercedes si fa notare per una consistente riduzione del peso - sino a oltre tre quintali - grazie all'impiego di alluminio e magnesio oltre che a una leggera riduzione dimensionale. Ed è molto aerodinamica (Cx di 0,28). La versione top di gamma, mossa dal V12 da 360 CV, monta il sistema di disattivazione dei cilindri (tre per bancata) in condizioni di carico parziale per ridurre i consumi e ha le sospensioni ABC (Automatic Body Control) a smorzamento controllato.



Per ordini o informazioni sulle riviste  
**ED EditorialeDomus**  
 puoi contattare il servizio abbonamenti  
 al numero  
**02 56568800**  
 (lunedì-venerdì 9.00/18.00)  
[uf.abbonamenti@edidomus.it](mailto:uf.abbonamenti@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>A 190/210 (W/V168)</b>							1897-2084   2000-04
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>A 190 L/210 L (W/V168)</b>							1897-2084   2001-04
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>SL 350/350 EVO (R230)</b>							3498-3724   2002-08
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>SL 500/500 EVO (R230)</b>							4966-5461   2001-08
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>SL 600/600 EVO (R230)</b>							5513   2003-08
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>SL 55/55 EVO AMG (R230)</b>							5439   2001-08
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>SL 65/65 EVO AMG (R230)</b>							5980   2004-08
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>E 320/350/4MATIC (W211)</b>							3199-3498   2002-09
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>E 500/500 4MATIC (W211)</b>							4966-5461   2002-09
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>E 55 K AMG (W211)</b>							5439   2002-07
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>E 63 AMG (W211)</b>							6208   2006-09
	17.300	13.800	11.500	9.200	5.800	4.600	2.300
<b>E 320/350/4MATIC T (S211)</b>							3199-3498   2003-09
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>E 500/500 4MATIC T (S211)</b>							4966-5461   2003-09
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>E 55 K AMG T (S211)</b>							5439   2003-07
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>E 63 AMG T (S211)</b>							6208   2006-09
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
<b>CLASSE A 200 TURBO (W/C169)</b>							2034   2005-08
	3.600	2.900	2.400	1.900	1.200	1.000	500
<b>CLS 350</b>							3498   2004-06
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>CLS 500</b>							4966-5461   2004-06
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>CLS 55 KOMPRESSOR AMG</b>							5439   2004-06
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>S 350 (W/V221)</b>							3498   2005-09
	12.600	10.100	8.400	6.700	4.200	3.400	1.700
<b>S 450/500 (W/V221)</b>							4663-5461   2005-09
	14.100	11.300	9.400	7.500	4.700	3.800	1.900
<b>S 600 LUNGA (W/V221)</b>							5513   2006-09
	18.200	14.500	12.100	9.700	6.100	4.800	2.400
<b>S 63 AMG (V/V221)</b>							6208   2006-09
	23.400	18.700	15.600	12.500	7.800	6.200	3.100
<b>S 65 AMG (W/V221)</b>							5980   2006-09
	38.000	30.500	25.400	20.300	12.700	10.200	5.100

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## SLR MCLAREN

5439 | 2004-08

Idealmente ispirata alla 300 SL Gullwing, è una delle più belle sportive dell'era moderna, che cita (nel "naso" appunto) anche le Mercedes di F.1. Dalla massima serie del motorsport (e dalla collaborazione ai tempi in atto) con l'inglese McLaren trae origine la sua meccanica. Il telaio in alluminio e carbonio e la carrozzeria in CFK, un materiale a sua volta derivato dal carbonio, nascondono una meccanica di grido. Il suo V8 con compressore volumetrico da 626 CV è il più potente motore stradale mai montato su una Mercedes.

285.000	240.000	210.000	170.000	125.000	84.000	42.000
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------



## SLR ROADSTER/722S

5439 | 2007-10

365.000	310.000	270.000	215.000	160.000	108.000	54.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------

<b>R 350</b>							3498   2005-07
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700

<b>R 500</b>							4966   2005-07
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

<b>R 63 AMG</b>							6208   2006-07
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000

<b>B 200 TURBO</b>							2034   2005-07
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700

<b>200 GE CORTO TELONATO</b>							1997   1986-94
	17.700	14.000	10.400	8.800	7.800	6.200	3.100

<b>200 GE CORTO SW</b>							1997   1986-94
	19.900	15.800	11.700	9.900	8.800	7.000	3.500

<b>200 GE LUNGO SW</b>							1997   1986-94
	19.900	15.800	11.700	9.900	8.800	7.000	3.500

<b>230 G CORTO TELONATO</b>							2299   1979-82
	13.300	10.500	7.800	6.600	5.900	4.700	2.300

<b>230 G CORTO SW</b>							2299   1979-82
	14.500	11.500	8.500	7.200	6.400	5.100	2.600

<b>230 G LUNGO SW</b>							2299   1979-82
	13.300	10.500	7.800	6.600	5.900	4.700	2.300

<b>230 GE CORTO TELONATO</b>							2299   1982-89
	14.500	11.500	8.500	7.200	6.400	5.100	2.600

<b>230 GE CORTO SW</b>							2299   1982-89
	15.500	12.300	9.100	7.700	6.800	5.500	2.700

<b>230 GE LUNGO SW</b>							2299   1982-89
	14.500	11.500	8.500	7.200	6.400	5.100	2.600

<b>280 GE CORTO TELONATO</b>							2746   1979-89
	15.500	12.300	9.100	7.700	6.800	5.500	2.700

<b>280 GE CORTO SW</b>							2746   1979-89
	17.700	14.000	10.400	8.800	7.800	6.200	3.100

<b>280 GE LUNGO SW</b>							2746   1979-89
	17.700	14.000	10.400	8.800	7.800	6.200	3.100

<b>300 GE CORTO TELONATO/SW</b>							2960   1989-94
	19.900	15.800	11.700	9.900	8.800	7.000	3.500

<b>300 GE LUNGO SW</b>							2960   1989-94
	22.100	17.600	13.000	11.100	9.800	7.800	3.900

<b>320 GE/G320 CORTO TELONATO/SW</b>							3199   1993-06
	22.100	17.600	13.000	11.100	9.800	7.800	3.900

<b>320 GE/G 320 LUNGO SW</b>							3199   1993-06
	24.300	19.300	14.300	12.200	10.700	8.600	4.300

Per ordini e chiarimenti sui prodotti di vendita diretta (volumi e raccoglitori)

# ED EditorialeDomus

puoi contattare il servizio clienti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

[uf.vendite@edidomus.it](mailto:uf.vendite@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>500 GE V8</b>						4973	1993-94
	32.500	25.700	19.000	16.200	14.300	11.400	5.700
<b>G 270 CDI CORTO TEL./SW</b>						2685	2001-06
	18.700	14.900	11.000	9.400	8.300	6.600	3.300
<b>G 270 CDI LUNGO SW</b>						2688	2000-06
	20.400	16.200	12.000	10.200	9.000	7.200	3.600
<b>G 400 CDI CORTO TEL./SW</b>						3996	2000-06
	23.800	18.900	14.000	11.900	10.500	8.400	4.200
<b>G 400 CDI LUNGO SW</b>						3996	2000-06
	25.500	20.300	15.000	12.800	11.300	9.000	4.500
<b>G 500 V8 CORTO TEL./SW</b>						4966	1998-06
	39.000	31.000	23.000	19.600	17.300	13.800	6.900
<b>G 500 V8 LUNGO SW</b>						4966	1998-06
	41.000	32.500	24.000	20.400	18.000	14.400	7.200
<b>G 36 AMG</b>						3606	1995-97
	41.000	32.500	24.000	20.400	18.000	14.400	7.200
<b>G 55 AMG</b>						5439	1998-04
	47.500	38.000	28.000	23.800	21.000	16.800	8.400
<b>G 55 KOMPRESSOR AMG</b>						5439	2004-06
	59.500	47.500	35.000	29.800	26.300	21.000	10.500

## 240 GD CORTO TELONATO

2399 | 1979-88

Nata in collaborazione con la Steyr-Daimler-Puch, la Classe G (G sta per "Geländefahrzeug", traducibile come "Fuoristrada") è offerta con telaio a passo corto e lungo. Moderna e versatile, è utilizzabile ovunque, grazie alla trazione integrale non permanente e ai due differenziali bloccabili. La prima serie (W460) monta motori a benzina da 109 a 156 CV, e diesel da 72 a 88 CV. Poi il modello, che è tuttora in produzione, si evolverà in varie serie e versioni. La prima serie è la più spartana, ma anche quella storicamente più interessante.

13.300	10.500	7.800	6.600	5.900	4.700	2.300
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>240 GD CORTO SW</b>						2399	1979-88
	14.500	11.500	8.500	7.200	6.400	5.100	2.600
<b>240 GD LUNGO SW</b>						2399	1979-88
	13.300	10.500	7.800	6.600	5.900	4.700	2.300
<b>250 GD CORTO TELONATO</b>						2497	1987-95
	17.700	14.000	10.400	8.800	7.800	6.200	3.100
<b>250 GD CORTO SW</b>						2497	1987-95
	19.900	15.800	11.700	9.900	8.800	7.000	3.500
<b>250 GD LUNGO SW</b>						2497	1987-95
	19.900	15.800	11.700	9.900	8.800	7.000	3.500
<b>300 GD CORTO TELONATO</b>						2996-2998	1979-93
	13.300	10.500	7.800	6.600	5.900	4.700	2.300
<b>300 GD CORTO SW</b>						2996-2998	1979-94
	14.500	11.500	8.500	7.200	6.400	5.100	2.600
<b>300 GD LUNGO SW</b>						2996-2998	1979-94
	13.300	10.500	7.800	6.600	5.900	4.700	2.300
<b>350 GD/G 300 TD CORTO TEL./SW</b>						3449	1991-97
	17.700	14.000	10.400	8.800	7.800	6.200	3.100
<b>350 GD/G 300 TD LUNGO SW</b>						3449	1991-97
	19.900	15.800	11.700	9.900	8.800	7.000	3.500

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>G 290 TD CORTO TEL./SW</b>						2874	2000-02
	19.900	15.800	11.700	9.900	8.800	7.000	3.500
<b>G 290 TD LUNGO SW</b>						2874	2000-02
	22.100	17.600	13.000	11.100	9.800	7.800	3.900
<b>G 300 TD CORTO TEL./SW</b>						2996	1996-01
	17.700	14.000	10.400	8.800	7.800	6.200	3.100
<b>G 300 TD LUNGO SW</b>						2996	1996-01
	19.900	15.800	11.700	9.900	8.800	7.000	3.500
<b>SPRINTER (I I.S.) KOMBI</b>						2295	2000-06
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>SPRINTER (I I.S.) KOMBI CDI</b>						2150-2685	2001-06
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>SPRINTER (III S.) KOMBI</b>						3498	2006-09
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>SPRINTER (III S.) KOMBI CDI</b>						2148	2006-09
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800

## MERCURY

STATI UNITI

<b>SEDAN 2 PORTE/MONTEREY COUPÉ</b>						3914-4176	1946-51
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>CUSTOM/MONTCLAIR 2/4 PORTE</b>						4176-7043	1952-59
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>CUSTOM/MONTEREY/VOYAGER S.W.</b>						4176-7043	1952-59
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>MONTCLAIR/TURNPIKE CRUISER CONV.LE</b>						4176-7043	1952-59
	83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
<b>TURNPIKE CRUISER/MEDALIST 2/4 PORTE</b>						4176-7043	1952-59
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>COLONY PARK STATION WAGON</b>						4176-7043	1952-59
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>COLONY PARK STATION WAGON</b>						4733-7534	1960-74
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>METEOR/MARQUIS 2/4 PORTE</b>						3652-7534	1960-74
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>COMMUTER/MARQUIS STATION WAGON</b>						4733-7534	1960-74
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>MONTEREY/PARK LANE 2/4 PORTE</b>						4176-7043	1952-59
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>MONTEREY/PARK LANE 2/4 PORTE</b>						3652-7534	1960-74
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>MONTEREY CONVERTIBLE</b>						4176-7043	1952-59
	83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
<b>MONTEREY CONVERTIBLE</b>						4733-7010	1960-70
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>PARK LANE CONVERTIBLE</b>						4733-7010	1960-70
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>SEDAN 4 PORTE</b>						3914-4176	1946-51
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>CONVERTIBLE</b>						3914-4176	1946-51
	98.000	78.000	65.000	52.000	32.500	26.000	13.000
<b>SPORTSMAN CONVERTIBLE</b>						3914	1946-47
	280.000	220.000	185.000	150.000	93.000	74.000	37.000
<b>STATION WAGON</b>						3914	1946-48
	120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
<b>STATION WAGON</b>						4176	1949-51
	150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000
<b>COMET/MONTEGO 2/4 PORTE</b>						2358-4733	1961-70
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.600
<b>COMET CYCLONE</b>						4733-5749	1963-70
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>COMET/COMET CALIENTE/MONTEGO CONV.</b>						2358-5749	1961-70
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>COUGAR CONVERTIBLE</b>						5749-7010	1969-73
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## COUGAR COUPÉ

4733-7010 | 1967-73

Se il marchio Mercury rappresenta un gradino più elevato di categoria rispetto a Ford nei ruoli dei brand del gruppo, la Cougar si può riassumere, almeno nelle fasi iniziali di commercializzazione, come una sorella di lusso della Mustang. Rispetto alla quale, però, è un po' più grande e proposta solo con carrozzeria hardtop coupé. Nelle prime generazioni, fino al 1973, i motori sono molti, ma tutti V8, per posizionare il modello in maniera distanziata dalla Mustang. Potenze variabili da 200 a 335 CV. Già dal 1968, però, inizia l'escalation alle potenze verso i 400 CV che faranno considerare la Cougar una delle protagoniste del segmento muscle car.

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



## COUGAR ELIMINATOR COUPÉ

4946-7010 | 1968-70

52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

## MG

GRAN BRETAGNA

La Morris Garages (questo significa la sigla) nasce - il nome lo lascia intuire - come concessionario della Morris, a Oxford. Nel 1922 inizia a produrre vetture modificate su base meccanica Morris, diventando a tutti gli effetti un costruttore, e trasferendosi nel 1929 ad Abingdon. Anche se l'indipendenza dura molto poco (nel 1935 è assorbita dalla Morris, nel 1952 entra a far parte della British Motor Corporation), la Casa si costruisce una solida reputazione come specialista di auto sportive. Nelle tormentate evoluzioni della galassia di marchi legati alla BLMC, nel 1981 viene coperta dall'ombrello Austin-Rover: da allora, con la sola eccezione della serie F/TF, diventa semplicemente la costola sportiva della Rover. Fallita questa nel 2005, il marchio (e con esso quello satellite MG) viene ceduto alla cinese Nac e quindi a un'altra azienda cinese, la Saic, che dal 2011 riavvia la produzione con modelli inediti mai importati in Italia.

**J1/J2/J3 MIDGET** 746-847 | 1932-33

52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**L1/L2 MAGNA** 1087 | 1933-34

57.000	45.500	38.000	30.500	19.000	15.200	7.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**MIDGET PA ROADSTER** 847 | 1934-36

80.000	63.500	53.000	42.500	26.500	21.200	10.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

## MIDGET PB ROADSTER

939 | 1934-36

Tra le classiche spider MG la Midget PB merita una considerazione particolare. Non tanto per le caratteristiche tecniche, tra le quali spicca comunque il motore di 939 cc con asse a camme in testa e una potenza di 43 CV, ma soprattutto per la sua rarità, che la rende anche poco conosciuta; nel biennio 1935-36, essa infatti viene costruita in soli 526 esemplari, nelle due versioni a 2 e a 4 posti. Divertente da guidare e neppure tanto scomoda, può essere considerata un pezzo di alta collezione.

80.000	63.500	53.000	42.500	26.500	21.200	10.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------


**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**NA MAGNETTE** 1087-1271 | 1934-36

60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**SA SALOON** 2288-2322 | 1937-39

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

**SA DROPHEAD COUPÉ** 2288-2322 | 1937-39

60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**VA SALOON** 1548 | 1937-39

27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**VA DROPHEAD COUPÉ** 1548 | 1937-39

55.500	44.500	37.000	29.600	18.500	14.800	7.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**WA SALOON** 2561 | 1938-39

34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

**WA DROPHEAD COUPÉ** 2561 | 1938-39

67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**TA ROADSTER** 1292 | 1936-39

57.000	45.500	38.000	30.500	19.000	15.200	7.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

## TB ROADSTER

1250 | 1939

Seconda tra le cinque serie delle T Type, è anche la più rara: ne hanno fatte 379 in soli quattro mesi, da maggio a settembre 1939 (la produzione viene sospesa allo scoppio della guerra) e questo basta a giustificare l'idea di mettercela in garage. Più potente rispetto alla TA, monta un motore di origine Morris Ten alimentato da un carburatore doppio corpo, e al posto della precedente frizione oleodinamica ha un più tradizionale disco a secco; il cambio è adeguato alla maggior coppia. Viene offerta sia come coupé sia come roadster.

101.000	80.000	67.000	53.500	33.500	26.800	13.400
---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------


**TC** 1250 | 1945-49

54.000	43.000	36.000	28.800	18.000	14.400	7.200
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**TD** 1250 | 1949-53

49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**TD ARNOLT** 1250 | 1951-53

49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**SEI UN PROFESSIONISTA?**

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

[www.quattroruotepro.it](http://www.quattroruotepro.it)

o richiedi informazioni scrivendo a

[professional@edidomus.it](mailto:professional@edidomus.it)

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C
----	---	----	----	----	---	---

**TF** 1250 | 1953-54

Ultima evoluzione, stilistica e tecnica, della famiglia delle MG T Type, la TF si distingue per la calandra inclinata e i fari semi integrati nei parafranghi, che le conferiscono un aspetto un po' più moderno rispetto alla precedente TD. Quanto alla meccanica, va segnalata solo l'adozione di carburatori doppio corpo che aumentano la potenza e di un nuovo impianto di raffreddamento. La sua "modernità" all'epoca non piace; negli anni 70 poi viene clonata dalla Lafer, ma l'originale è un'altra cosa.

54.000	43.000	36.000	28.800	18.000	14.400	7.200
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



**TF 1500** 1466 | 1954-55

54.000	43.000	36.000	28.800	18.000	14.400	7.200
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**YA BERLINA** 1250 | 1947-50

20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**YB BERLINA** 1250 | 1951-53

20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**YT TOURER** 1250 | 1948-50

36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

**MAGNETTE ZA/ZB** 1489 | 1953-59

12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

**MAGNETTE MKIII/MKIV** 1489-1622 | 1959-68

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**A** 1489 | 1955-59

Una delle roadster inglesi più classiche di tutti i tempi. Erede delle Serie T, viene battezzata A per sottolineare il punto di svolta che rappresenta: telaio più basso, maggiore guidabilità, facile base per le preparazioni sportive, motori di origine BMC. Il suo stile morbido e raccordato fa incassare consensi ovunque, specie all'estero, che assorbe oltre il 90% della produzione facendone il modello made in Uk più esportato in assoluto. La 1500 ad aste e bilancieri è molto più affidabile meccanicamente della Twin Cam.

49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



**A COUPÉ** 1489 | 1956-59

40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**A TWIN CAM ROADSTER** 1588 | 1958-60

77.000	62.500	48.000	41.000	33.500	24.000	14.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**A TWIN CAM COUPÉ** 1588 | 1958-60

64.000	52.000	40.000	34.000	28.000	20.000	12.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C
----	---	----	----	----	---	---

**A 1600 ROADSTER** 1588 | 1959-61

45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**A 1600 COUPÉ** 1588 | 1959-61

37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**A 1600 MK2 ROADSTER** 1622 | 1961-62

46.500	37.000	31.000	24.800	15.500	12.400	6.200
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**A 1600 MK2 COUPÉ** 1622 | 1961-62

39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**B SPIDER** 1798 | 1962-74

Diciotto anni di produzione e oltre mezzo milione di esemplari, un risultato mai raggiunto sino ad allora da una decappottabile: la B è un successo, per la Morris Garage. Ed è anche la sua prima spider che rinuncia al telaio per adeguarsi alla scocca portante, cercando di risparmiare sul peso grazie al cofano motore in alluminio. Nella sua prima edizione la muove un motore a tre soli supporti di banco (non gran che, per una sportiva) che diventano poi cinque dal 1964. Un must per chi cerca una scoperta d'autore con costi di gestione non troppo onerosi. Una piccola classica su cui iniziare a fare scuola.

31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



**B SPIDER** 1798 | 1974-80

24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**B SPIDER LIMITED EDITION** 1798 | 1979-80

27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**B GT COUPÉ** 1798 | 1965-74

24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**B GT COUPÉ** 1798 | 1974-80

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**B GT LIMITED EDITION** 1798 | 1979-80

19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**B GT V8** 3528 | 1972-76

40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**C GT COUPÉ** 2912 | 1967-69

40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**C SPIDER** 2912 | 1967-69

48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**MIDGET MKI** 948-1098 | 1961-64

20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**MIDGET MKII** 1098 | 1964-66

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**MIDGET MKIII** 1275 | 1966-69

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**MIDGET MK IV** 1275 | 1969-74

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**MIDGET MK IV 1500** 1493 | 1974-79

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**1100** 1098 | 1962-68

6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**1300/1300 MK2** 1275 | 1967-71

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

Modello	cm <sup>3</sup>			anni			
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>F/F VVC</b>							1588-1796   1995-01
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>RV8</b>							3950   1992-95
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>TF</b>							1588-1796   2000-05
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>ZR 105/120/160</b>							1397-1796   2001-05
	2.400	1.900	1.600	1.300	800	600	300
<b>ZS 120/180</b>							1796-2497   2001-05
	3.200	2.500	2.100	1.700	1.100	800	400
<b>ZT 160/160 V6/180/190</b>							1796-2497   2001-05
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>ZT X POWER 385</b>							4601   2002
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>ZT-T 160/160 V6/180/190</b>							1796-2497   2002-05
	5.700	4.600	3.800	3.000	1.900	1.500	800
<b>ZT 260 V8</b>							4601   2004-05
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500

## MINI

GERMANIA

Modello	cm <sup>3</sup>			anni			
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>ONE/ONE DE LUXE</b>							1598   2001-07
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>COOPER</b>							1598   2001-07
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>COOPER S</b>							1598   2002-07
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400

## COOPER S WORKS

1598 | 2003-07

Il modello che segna il ritorno della collaborazione tecnica con il John Cooper Garage è una versione più sportiva della Mini Cooper S, dotata di un kit che comprende una nuova testata, un compressore volumetrico più spinto, un nuovo collettore di aspirazione e un inedito impianto di scarico. Con tali modifiche e una nuova mappatura, curata dalla BMW, il suo 4 cilindri 1600 arriva a erogare 200 CV. Con modifiche estetiche minime e poco vistose, questa versione sa regalare prestazioni da brivido.

Modello	cm <sup>3</sup>			anni			
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700



Modello	cm <sup>3</sup>			anni			
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>CABRIO ONE/ONE DE LUXE</b>							1598   2004-09
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>CABRIO COOPER</b>							1598   2004-09
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>CABRIO COOPER S</b>							1598   2004-09
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>CABRIO COOPER S WORKS</b>							1598   2006-07
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>1.6 16V COOPER WORKS (TUTTE LE V.)</b>							1598   2008-10
	14.600	11.600	9.700	7.800	4.900	3.900	1.900

Modello	cm <sup>3</sup>			anni			
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>CLUBMAN COOPER W. (TUTTE LE VER.)</b>							1598   2008-10
	15.500	12.400	10.400	8.300	5.200	4.100	2.100
<b>CABRIO (R57) 1.6 16V COOPER WORKS</b>							1598   2009-10
	18.300	14.600	12.200	9.800	6.100	4.900	2.400

## MITSUBISHI

GIAPPONE

Parte integrante di una holding le cui origini si perdono nel 1870, la Mitsubishi Car Corporation (che sino al 1970 si chiama Mitsubishi Heavy Industries) nasce come costruttore di automobili già nel 1917, anche se la produzione è molto discontinua, concentrandosi per lo più sui mezzi pesanti. Nel 1953 inizia a costruire su licenza la Jeep della Willys americana: bisogna attendere il 1959 per vedere la prima vera Mitsubishi, la 360. L'export verso l'Europa è un'idea di metà anni 70 che in Italia viene colta da Bepi Koelliker, cui spetta il compito di distribuire dal '79 le Colt e le Galant. Tuttavia è con le prime Pajero (vittoriose alla Parigi-Dakar) che il marchio si costruisce una notorietà come specialista del 4x4. Negli anni 80 c'è lo sviluppo internazionale, con stabilimenti negli Usa, e quindi, nel 1991, la costituzione di una joint venture con la Volvo in Olanda per produrre la Carisma e le S40/V40. Nel 2000 è siglato un accordo tecnico con DaimlerChrysler; il divorzio avviene nel 2005. Nel 2016 passa sotto il controllo dell'alleanza Renault-Nissan.

Modello	cm <sup>3</sup>			anni			
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>GALANT D/TURBO D</b>							2347   1980-86
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>GALANT/GALANT TURBO</b>							1597-2350   1983-87
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>GALANT/GALANT VR-4 TURBO</b>							1755-1998   1987-91
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>COLT (TUTTE LE VER.)</b>							1244-1410   1980-87
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>COLT TURBO</b>							1598   1983-87
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>COLT (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1299-1595   1987-92
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>COLT GTI 16V (TURBO)</b>							1595   1987-91
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>COLT (III S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1299-1836   1991-95
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>COLT (IV S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1299-1834   1995-96
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200

## 3000 GT

2972 | 1990-01

Una vera sportiva, quasi una exotic car, dalla linea sinuosa, elegante e molto sportiva. All'esordio degli anni Novanta costava un terzo di una Ferrari e aveva prestazioni abbastanza vicine. Per questo ha riscosso un successo notevole, confermato in America dove era distribuita con il marchio Dodge. Chiamata anche VR4, ha un motore turbo che fa meraviglie. I prezzi, dopo anni di oblio, si sono risvegliati, ma ancora non troppo. Meglio dunque non perdere tempo...

Modello	cm <sup>3</sup>			anni			
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800



Modello	cm <sup>3</sup>			anni			
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>3000 GT SPIDER</b>							2972   1995-00
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>ECLIPSE</b>							1755-1997   1992-93
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>ECLIPSE (II S.)</b>							1997   1994-98
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>LANCER GSR EVO I/II</b>							1997-1992-94
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>LANCER GSR EVO III/IV</b>							1997-1995-97
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>LANCER GSR EVO V/VI/VII</b>							1997-1998-03
	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600

## LANCER GSR EVO VIII

1997-2003-05

Un'auto da videogiochi inserita nella realtà, e con una solida tradizione nelle competizioni. Giunta oggi alla decima generazione, le prime edizioni sono ormai considerate storiche. È l'alternativa, in chiave (per ora) economica, della Lancia Delta Integrale o delle più diffuse Subaru WRX. I prezzi dipendono molto dal grado di preparazione sportiva e dall'eventuale palmarès. In ogni caso, le quotazioni stanno salendo. Sia pure lentamente.

	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>LANCER GSR EVO IX</b>							1997-2005-08
	39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
<b>PAJERO (I.S.)</b>							1997-2972-1982-90
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>PAJERO 3.0 V6 (I.S.)</b>							2972-1988-91
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>PAJERO D/TD (I.S.)</b>							2346-2477-1982-91
	4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600
<b>PAJERO WAGON (I.S.)</b>							1997-2972-1983-90
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>PAJERO WAGON D/TD (I.S.)</b>							2477-2835-1983-90
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>PAJERO 2.4/2.6 (II.S.)</b>							2351-2555-1991-99
	4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600
<b>PAJERO (II.S.) V6/V6 GDI</b>							2972-3497-1991-00
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>PAJERO TD (II.S.)</b>							2477-2835-1991-01
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>PAJERO V6 (III.S.)</b>							3497-1999-06
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>PAJERO TD (III.S.)</b>							2477-3200-1999-07
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>PAJERO IO (PININ)</b>							1834-1998-06
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>PAJERO IO (PININ) GDI</b>							1834-1999-06
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>PAJERO SPORT</b>							2972-1996-99
	4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600
<b>PAJERO SPORT (II.S.)</b>							2972-1999-04
	4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600
<b>PAJERO SPORT TD</b>							2835-1996-99
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>PAJERO SPORT TD (II.S.)</b>							2477-3200-1999-07
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>CARISMA 1.6I 16V/1.8I 16V GDI</b>							1597-1834-1996-03
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>SPACE GEAR</b>							1997-2972-1994-97
	2.400	1.900	1.600	1.300	800	600	300
<b>SPACE RUNNER (I.S.)</b>							1834-1997-1991-99
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>SPACE WAGON</b>							1834-1997-1991-96
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>SPACE WAGON (II.S.) TD</b>							1795-1998-1990-99
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>SPACE WAGON (III.S.) 2.0I 2.4I 16V</b>							1997-2351-1998-01
	2.400	1.900	1.600	1.300	800	600	300
<b>SPACE STAR 1.3/6I 16V/1.8I 16V GDI</b>							1299-1834-1998-07
	2.100	1.700	1.400	1.100	700	600	300
<b>L200</b>							2477-2004-06
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600

## MORGAN

GRAN BRETAGNA

Tra tutti i marchi inglesi che hanno dovuto soccombere, ancora prima dell'avvento della globalizzazione, all'evidenza che i piccoli non sopravvivono, la Morgan costituisce una felice eccezione. È infatti attiva senza soluzione di continuità dal 1910, anno in cui Henry Fredrick Stanley Morgan impianta a Malvern Link, nel Worchestershire, una fabbrica per costruire una "three wheeler" con sospensioni anteriori con montante telescopico e molle elicoidali. Dal 1936 si aggiunge alla gamma la prima quattro ruote, la 4/4, rispetto alla quale l'omonimo modello odierno (con i collaterali Plus 4, Roadster e Plus 8) è sostanzialmente immutato: telaio separato, carrozzeria in alluminio con un'armatura di legno, motori di grande serie (tra cui Rover, Ford, Fiat). L'Aero 8 del 2000, a struttura portante, è l'unica reale novità di un marchio che conta oggi circa 150 addetti e che tuttora lavora in maniera artigianale, senza catene di montaggio, con tempi di attesa anche di tre anni. Persino la 3Wheeler è ancora a listino, anche in versione elettrica.

<b>THREEWHEELER (JAP)</b>							980-1096-1919-39
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>THREEWHEELER (BLACKBURNE)</b>							1098-1930-39
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000

## THREEWHEELER (MATCHLESS)

990-1934-39

Fin dall'esordio, la "Triruote" britannica utilizza motori motociclistici bicilindrici a V, montati frontalmente. Nel 1933, alla Jap e alla Blackburne, che già li forniscono, si aggiunge la Matchless, il cui motore, di 990 cc con 32 CV, viene adottato nella normale versione raffreddata ad aria oppure dotandolo di raffreddamento a liquido. Le Morgan equipaggiate con questi motori, emblematiche della sua produzione anteguerra, si rivelano particolarmente performanti e vengono utilizzate con successo anche nelle competizioni.

	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
--	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>F-4/F-2/F-SUPER THREEW. (FORD E93A)</b>							933-1172-1932-52
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000

Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
Valore per categoria di stato d'uso								
	A+	A	AB	BA	B+	B	C	
<b>4-4 (DAL 1946 4/4) (CLIMAX/SPECIAL)</b>							1122-1267	1936-51
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000	
<b>4/4 SERIES II (FORD 100E)</b>							1172	1955-60
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000	
<b>4/4 SERIES III (FORD 105E)</b>							997	1960-61
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000	
<b>4/4 SERIES IV (FORD 109E)</b>							1340	1961-63
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000	
<b>4/4 SERIES V (FORD 116E)</b>							1498	1963-68
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000	
<b>4/4 1600 (FIAT/FORD KENT-CVH-EFI)</b>							1584-1599	1968-93
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000	
<b>4/4 1800/2000 (FORD)</b>							1796-1999	1993-08
	55.500	44.500	37.000	29.600	18.500	14.800	7.400	

## PLUS 4 «FLAT RAD» (VANGUARD)

2088 | 1950-54

Il nuovo modello, che esordisce nel 1950, monta il 4 cilindri Standard Vanguard, di maggior cilindrata rispetto allo Standard Special adottato dal modello 4/4; per tale motivo viene battezzato Plus 4. La calandra mantiene la conformazione piatta di quella del modello 4/4, perciò, per distinguerla dalle successive, questa prima serie è soprannominata "Flat radiator". Con una potenza di 69 CV e un peso a vuoto di kg 710 kg, la Plus 4 ha prestazioni decisamente più sportive, con una velocità massima di circa 140 km/h.

52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>PLUS 4 «COWLED» (VANG./TR2/TR3/TR4)</b>							1991-2138	1954-69
	57.000	45.500	38.000	30.500	19.000	15.200	7.600	
<b>PLUS 4 SUPER SPORTS (TR3/TR4)</b>							1991-2138	1961-68
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	
<b>PLUS 4 (FIAT/ROVER)</b>							1994-1995	1985-01
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	
<b>PLUS 4 PLUS (TR4)</b>							2138	1964-65
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	
<b>PLUS 8 (ROVER P6/MOSS)</b>							3528	1968-72
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	
<b>PLUS 8 (ROVER P6)</b>							3528	1972-76
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	
<b>PLUS 8 (ROVER SD1 CARB.)</b>							3528	1976-86
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	
<b>PLUS 8 (ROVER SD1 INIEZ.)</b>							3528	1984-90
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## PLUS 8 (RANGE ROVER)

3946-4552 | 1989-04

Lanciata nel 1968, la Plus 8 è di base una Plus 4 modificata nello stretto necessario per montare un V8 Rover. Nel 1976, viene adottato un nuovo telaio più largo e di conseguenza cambia anche la carrozzeria. Anche i parafanghi sono allargati per poter montare pneumatici di maggiori dimensioni e migliorare la tenuta di strada. Nel 1989, con la quinta serie, viene adottato, accanto al solito 3,5 litri (poi abbandonato), il V8 di 4 litri da 190 CV della Range Rover; nel 1996 viene proposto anche il 4,6 litri da 194 CV. La Plus 8 esce di scena nel 2004; nel 2012 è stata presentata l'ultima generazione.

67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>AERO 8</b>							4398	2000-08
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>PLUS 4 (FORD)</b>							1999	2005-10
	62.500	50.000	41.500	33.000	20.800	16.600	8.300	
<b>ROADSTER V6</b>							2967	2005-08
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000	

## MORRIS

GRAN BRETAGNA

William Morris inizia a costruire biciclette nel 1910 e solo tre anni dopo si dà all'automobile realizzando la Oxford, un assemblaggio di elementi di varia provenienza che piace perché è fatto bene e costa poco. Nel primo dopoguerra diventa il primo costruttore britannico, ottenendo nel 1924 il 51% del mercato interno; con la prima Minor del 1928 e la Eight del 1934 rafforza le proprie posizioni nel settore delle vetture popolari, una specializzazione poi sottolineata nel 1948 dal lancio della nuova Minor, la più famosa di tutte le Morris: disegnata da Alec Issigonis, il papà della Mini, rimane in produzione fino al 1971. La fusione con la Austin (ma anche con MG, Riley e Wolsley) nel 1952 sotto l'egida della BMC fa sì che, di lì in poi, i modelli delle varie Case associate sostanzialmente coincidano, secondo la politica del badge engineering. L'ultimo modello col marchio Morris, dal 1980 al 1984, è la Itai, restyling della preesistente Marina.

<b>OXFORD TORPEDO/BERLINA</b>							2062-2513	1927-35
	17.300	13.800	11.500	9.200	5.800	4.600	2.300	
<b>MINOR BERLINA</b>							847	1929-34
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200	
<b>COWLEY TORPEDO/BERLINA</b>							1938	1931-35
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>TEN BERLINA</b>							1292-1550	1933-48
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>EIGHT BERLINA</b>							918	1935-48
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>OXFORD/OXFORD TRAVELLER</b>							1476-1489	1949-59
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>MINOR</b>							918	1948-50
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>MINOR</b>							918	1951-53
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>MINOR</b>							803	1953-56
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>MINOR 1000</b>							948-1098	1956-71
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

### MINOR 1000 TRAVELLER

Perfetta per chi cerca una classica snob, british fino all'osso ma anche pratica: la versione giardinetta della Minor, modello che ha motorizzato la Gran Bretagna negli anni 50 e 60, ha un piano di carico king size facilmente accessibile attraverso il portello posteriore a doppio battente e una guidabilità piuttosto agile. Il motore è sostanzialmente intercambiabile con quello delle Mini (ottima notizia per i restauri) mentre l'intelaiatura posteriore in legno, stile woodies, rischia di celare insidie dovute all'umidità. E non è da tutti saperci mettere le mani.

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
MINOR CONVERTIBLE	918	1951-52				
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
MINOR CONVERTIBLE	803	1953-56				
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
MINOR 1000 CONVERTIBLE	948-1098	1956-68				
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
OXFORD P.FARINA (BERL. E TRAV.)	1622	1960-70				
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400

### MINI MINOR

Una delle pietre miliari dell'automobile, figlia del genio di Alec Issigonis: lunga appena 8 cm più di una 500, ha quattro posti comodi grazie alla trazione anteriore con motore trasversale, il montaggio laterale del radiatore, un passo "monstre" in rapporto alle dimensioni (2,03 metri su 3,05 di lunghezza), le ruote da 10 pollici che accentuano il "kart feeling" (e l'assoluta mancanza di confort). Ai modelli di costruzione inglese si è sempre imputata una qualità esecutiva sommaria: certo, sono meno curati di quelli assemblati dall'Innocenti.

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
MINI MINOR	848	1964-67				
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
MINI COOPER	997	1962-64				
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C
MINI COOPER 1100 S	1071	1963-64				
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
MINI COOPER	998	1964-67				
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
MINI COOPER MK2	998	1968-69				
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600

### MINI COOPER S

La versione "cattiva" della Mini sportiva: rispetto alla Cooper, nata dall'estro e dall'esperienza di John Cooper, lo stesso del team di F. 1, la S ha un motore maggiorato e ulteriormente potenziato, con una serie di versioni con tre cilindrate diverse e potenze comprese tra 68 e 75 CV. In più, dettaglio feticcio che le Mini Innocenti non hanno mai avuto, il doppio serbatoio, con due bocchettoni sui due "spigoli" di coda. Si tratta, tuttavia, di un'esclusiva delle versioni con motore di 1275 cc costruite dopo il 1966.

36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
MINI COOPER S	1275	1964-67				
34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
MINI COOPER S MK2/MK3	1275	1968-70				
34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
MINI TRAVELLER LEGNO	848	1961-70				
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
MINI TRAVELLER METALLICA	848	1963-70				
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
MINI MOKE (AUS)	998	1966-69				
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
1100	1098	1964-67				
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
1100/1300 TRAVELLER	1098-1275	1966-74				
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
1100 MK2	1098	1967-74				
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
1800	1798	1966-68				
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
1800 MK2	1798	1968-74				
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800

### MOSKVITCH

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
2136/2137	1357-1479	1974-87				
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
2138/2140	1357-1479	1974-90				
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
2141 (ALEKO)	1479-1890	1987-91				
1.200	1.000	800	600	400	300	200
ISH-2126	1479	1987-91				
1.200	1.000	800	600	400	300	200

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**NISSAN**

GIAPPONE

Nasce come Kwaishinsha nel 1911; nel 1914 avvia la produzione di una vettura compatta, la Dat. Nel 1926 la Casa si fonde con la Jitsuyo Jidosha Co. formando la Dat Jidosha Seizo Co. Nel 1931 questa diviene affiliata della Tobata Casting; di quell'anno è la nuova compatta denominata Dat-son, poi divenuta Datsun. Nel giugno del 1934 dalla Jidosha nasce la Nissan Motor Co. che nel 1936 acquista progetti e attrezzature dalla Graham Paige Motors per la produzione di automobili e veicoli commerciali. Dopo la parentesi bellica, nel 1952 viene avviata una collaborazione con la britannica Austin. Nel frattempo nasce un'autentica icona del marchio: la fuoristrada Patrol, svelata nel 1951 inizialmente come veicolo destinato all'esercito giapponese. Nel 1955 arriva la Datsun 110, prima vettura completamente nuova del dopoguerra. Nel 1961 sorge la Nissan Mexicana; nel 1969 debutta la 240 Z che, assieme alle sue derivate, si laurea come la coupé più prodotta nel mondo, con mezzo milione di unità in nove anni. Negli anni 80 vengono avviate fabbriche in Usa, Gran Bretagna e Spagna, per aggirare le misure protezionistiche delle industrie locali contro il "pericolo giallo". Nel 1999, con la creazione dell'alleanza Renault-Nissan, passa sotto l'effettivo controllo del marchio francese (che ne detiene il 44% delle quote attraverso un complesso scambio azionario).

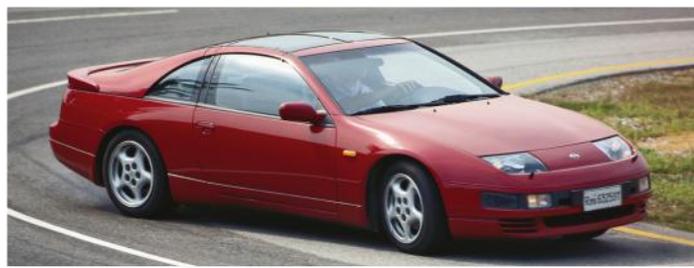
<b>DATSUN 240Z/ZG</b>						2393	1969-75
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400	
<b>DATSUN 260/280 (TUTTE)</b>						2565-2753	1975-78
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>DATSUN 280 ZX/ZX2+2</b>						2753	1978-81
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600	
<b>PRAIRIE</b>						1974-2388	1988-94
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>SKYLINE GTS-T</b>						1998	1989-91
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600	
<b>SKYLINE GT-R</b>						2568	1989-91
26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500	
<b>200/240 SX</b>						1809-2388	1989-02
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>PRIMERA I S. (TUTTE LE VER.)</b>						1597-1998	1990-96
1.200	1.000	800	600	400	300	200	
<b>PRIMERA I S. 4WD (TUTTE LE VER.)</b>						1998	1990-96
1.200	1.000	800	600	400	300	200	
<b>PRIMERA I S. D/TD</b>						1974	1992-96
1.100	800	700	600	400	300	100	
<b>PRIMERA I S. SW (TUTTE LE VER.)</b>						1597-1998	1990-96
1.200	1.000	800	600	400	300	200	
<b>PRIMERA I S. D/TD SW</b>						1974	1992-96
1.100	800	700	600	400	300	100	
<b>PRIMERA II S. (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1597-1998	1996-02
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>PRIMERA II S. SW (TUTTE LE VER.)</b>						1597-1998	1998-02
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>SUNNY GTI-R</b>						1998	1990-95
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	

**300 ZX**

2960 | 1990-97

Un'ottima sportiva dei primi anni Novanta, molto brillante e dall'estetica gradevole. Conobbe un certo successo anche in Europa, grazie a un prezzo di vendita basso in relazione alle prestazioni, molto vicine a quelle delle sportive tedesche più celebrate. Con il suo tetto "T-roof" asportabile, alla maniera della Pontiac Trans Am, è anche godibile durante la bella stagione quasi come una spider. I prezzi sono saliti, ma sono ancora convenienti e stabili.

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>FIGARO</b>						988	1991-92
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>MICRA (II S.)</b>						997-1275	1992-03
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200	
<b>MICRAD</b>						1527	1998-03
1.200	1.000	800	600	400	300	200	
<b>MICRA CABRIOLET</b>						1275	1997-98
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>MICRA C+C</b>						1386-1598	2005-10
4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600	
<b>SERENA</b>						1597-1998	1993-01
1.200	1.000	800	600	400	300	200	
<b>SERENA D/TD</b>						1952-2283	1993-01
1.100	800	700	600	400	300	100	
<b>NX ALMERA 1.4I/1.6I 16V</b>						1392-1597	1996-01
1.200	1.000	800	600	400	300	200	
<b>NX ALMERA 2.0I 16V 3 PORTE GTI</b>						1998	1996-01
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>NX ALMERA 2.0 D</b>						1974	1996-00
1.200	1.000	800	600	400	300	200	
<b>ALMERA 1.5/1.8 16V (II S.)</b>						1497-1769	2000-06
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>ALMERA TD/TD DI/DCI (II S.)</b>						1461-2184	2000-06
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>MAXIMA QX (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1995-2988	1995-03
2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300	
<b>PRAIRIE JOY</b>						1998	1995-96
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>MURANO (I S.)</b>						3498	2004-08
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>350 Z</b>						3498	2003-09
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	

**350 Z ROADSTER**

3498 | 2004-09

La 350 Z, parte della famiglia delle Nissan Z, che hanno come capostipite la coupé 240 Z del 1969, deriva da una concept car del 2001. Le forme levigate e aerodinamiche e le prestazioni al top, garantite dal suo V6 di 3,5 litri, con 280 o 300 CV a seconda delle versioni, e rese più emozionanti dalla trazione posteriore, ne fanno una vettura per sportivi puri. La Roadster, meno adatta a sfruttare le doti velocistiche di questo modello, è decisamente più rara e di maggior interesse per gli estimatori.

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



<b>PATROL</b>						2753-3956	1980-95
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>PATROL TURBODIESEL</b>						3246	1983-95
5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700	
<b>SAFARI/PATROL GR</b>						4169	1988-97
5.700	4.600	3.800	3.000	1.900	1.500	800	

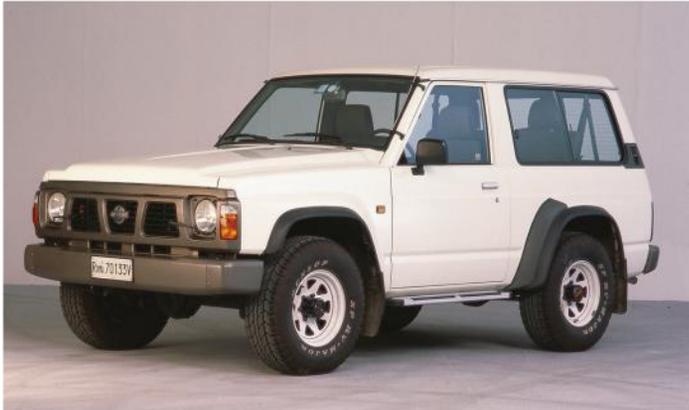
Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

## SAFARI/PATROL GR TD

2826-4169 | 1988-97

Più nota come Patrol (la denominazione Safari è riservata al mercato giapponese), questa fuoristrada diventa davvero nota in Italia proprio con la quarta serie, prodotta dal 1987 al 1997 e siglata Y60. La meccanica è caratterizzata dalla novità delle sospensioni a molle elicoidali anziché a balestre, che migliorano il confort e la guidabilità, e dal servosterzo di serie. La versione col motore turbodiesel, a 6 cilindri in linea, è quella più gettonata in Italia e quindi anche la più diffusa; molto valida ancora oggi.

5.600	4.400	3.700	3.000	1.900	1.500	700
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



<b>SAFARI/PATROL GR</b>	4479	1997-99				
7.200	5.800	4.800	3.800	2.400	1.900	1.000
<b>SAFARI/PATROL GR TD</b>	2826-4169	1997-99				
7.100	5.600	4.700	3.800	2.400	1.900	900
<b>SAFARI/PATROL GR</b>	4479	1999-04				
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>SAFARI/PATROL GR TD</b>	2826-4169	1999-06				
7.800	6.200	5.200	4.200	2.600	2.100	1.000
<b>SAFARI/PATROL GR</b>	4758	2005-06				
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>PATROL (III S.) TD DI TUTTE LE VER.</b>	2953	2004-10				
10.100	8.000	6.700	5.400	3.400	2.700	1.300
<b>TERRANO/PATHFINDER</b>	2389-3275	1986-97				
3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>TERRANO II</b>	2389-2960	1992-02				
4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
<b>TERRANO II TD</b>	2663-2953	1992-07				
4.100	3.200	2.700	2.200	1.400	1.100	500
<b>PATHFINDER (II S.)</b>	3275-3954	1997-06				
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>PATHFINDER TD/DCI (II S.)</b>	2488-3153	1997-10				
4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
<b>PICK-UP (II S.)</b>	2488-2494	1998-06				
7.200	5.800	4.800	3.800	2.400	1.900	1.000

Per ordini o informazioni sulle riviste

**ED EditorialeDomus**

puoi contattare il servizio abbonamenti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.abbonamenti@edidomus.it**

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

## NSU

GERMANIA

La Neckarsulmer Strickmaschinen Union (Fabbrica di macchine da maglia di Neckarsulm) nasce nel 1880; in breve la produzione si allarga alle biciclette, alle moto, ai telai per automobili e - dal 1905 - alle automobili complete, dapprima su licenza della belga Pipe, quindi frutto di progetti autonomi. Negli anni 20 l'evoluzione tecnica la fa ben figurare nelle competizioni (sul circuito berlinese dell'Avus in particolare) e nel 1928 viene aperta una seconda fabbrica a Heilbronn, poi ceduta alla Deutsche Fiat. Nel 1961 la Prinz 30 viene sostituita dalla Prinz 4: è il successo popolare, negli stessi anni in cui si sperimenta l'impiego del motore Wankel non senza disastri dal punto di vista dell'immagine e, quindi, sul versante finanziario, per via della scarsa affidabilità. Nel 1969 la marca passa sotto il controllo dell'Audi. Con l'uscita di produzione della Ro 80 nel 1977 il marchio viene a sua volta dismesso, anche se rimane citato nella ragione sociale Audi NSU Auto Union AG sino al 1984.

PRINZ I/II/III	583	1958-61				
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800

## PRINZ 4/4L

598 | 1961-73

La forma della carrozzeria, che la fa apparire come una Chevrolet Corvair in miniatura, è senz'altro il tratto distintivo di questa utilitaria. Assieme alle finiture, all'abitabilità e al confort superiori rispetto a quelli delle concorrenti, ne decreta il successo, sin dall'esordio. Notevoli sono anche le prestazioni garantite dal piccolo bicilindrico da 30 CV di origini motociclistiche: la velocità massima infatti sfiora i 120 km/h. Prodotta in circa 570.000 esemplari, la Prinz 4, tra il 1968 e il 1970, ha avuto come mercato principale l'Italia.

6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



<b>SPORT COUPÉ</b>	583-598	1959-67				
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>SPIDER WANKEL</b>	500	1964-67				
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>PRINZ 1000 L/S/C</b>	996	1963-73				
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>1000 TT</b>	1085	1965-68				
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>1000 TTS</b>	996	1967-71				
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>1200 TT</b>	1177	1968-72				
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>1200/1200 C</b>	1177	1967-73				
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>TYP 110/110 SC</b>	1085-1177	1965-67				
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## RO 80 (WANKEL 497X2)

994 | 1967-77

Frutto di un progetto ambizioso, questa grossa berlina con motore Wankel è presentata al Salone di Francoforte. Colpisce per la bellezza e la modernità della carrozzeria, degna di una meccanica d'avanguardia, che prevede anche la trazione anteriore e l'impianto frenante a quattro dischi. Con una velocità massima di 181 km/h, la Ro 80 spicca anche per le prestazioni, ma purtroppo anche per la fragilità del motore. Negli anni molti problemi saranno risolti e oggi questa vettura, come storica, può essere utilizzata con una certa tranquillità.

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



## OLDSMOBILE

STATI UNITI

<b>66/76/78/SUPER 88 4 PORTE</b>		3898-6453	1946-60			
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>66/76/78/SUPER 88 COUPÉ</b>		3898-6453	1946-60			
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>76/88/SUPER 88 STATION WAGON</b>		4963-6453	1949-60			
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>66/76/78/SUPER 88 CONVERTIBLE</b>		3898-6453	1946-60			
64.000	51.000	42.500	34.000	21.300	17.000	8.500
<b>88 4 PORTE</b>		3898-6453	1946-60			
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>88 4 PORTE</b>		5405-7452	1961-74			
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400

## 88/98 CONVERTIBLE

3898-6453 | 1946-60

Nel 1947 la serie Custom Cruiser Series 98 si colloca al top della gamma Oldsmobile e monta motori 8 cilindri in linea a valvole laterali. Ribattezzata Futuramic, nel 1948 adotta carrozzerie differenti dalle altre serie, che prefigurano lo stile futuro. La serie 88, lanciata nel 1949, monta il nuovo motore Rocket V8 a valvole in testa, condiviso con la serie 98, sul nuovo e più compatto telaio della serie 65. Negli anni successivi la serie 98 anticipa ancora le future tendenze stilistiche, mentre la 88 mantiene un'impostazione più tradizionale. Poi il design si uniforma, evolvendosi secondo le mode dell'epoca.

64.000	51.000	42.500	34.000	21.300	17.000	8.500
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>88/98 CONVERTIBLE</b>		5405-7452	1961-74			
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>FIESTA CONVERTIBLE</b>		4963	1953			
180.000	145.000	122.000	97.000	61.000	48.500	24.300

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>88/98 COUPÉ</b>		3898-6453	1946-60			
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>88/98 COUPÉ</b>		5405-7405	1961-74			
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>STARFIRE/JETFIRE/98 4 PORTE</b>		5405-7452	1961-74			
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>STARFIRE CONVERTIBLE</b>		6453	1961-63			
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>STARFIRE COUPÉ</b>		6453	1962-63			
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>JETFIRE COUPÉ</b>		5405-7405	1961-74			
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>JETFIRE CONVERTIBLE</b>		5405-7452	1961-74			
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>66/68 STATION WAGON</b>		3898-4209	1946-48			
80.000	64.000	53.500	43.000	26.800	21.400	10.700
<b>F 85 2/4 PORTE</b>		3521-5405	1961-64			
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.600
<b>F 85 CONVERTIBLE</b>		3521-5405	1961-64			
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>F 85 STATION WAGON</b>		3521-5405	1961-64			
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.600
<b>JETFIRE TURBO</b>		3521	1962-63			
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>442 CONVERTIBLE</b>		6552	1965-69			
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>442 CONVERTIBLE</b>		7452	1970-72			
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>442 COUPÉ</b>		6552	1965-69			
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>442 COUPÉ</b>		7452	1970-72			
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>442 COUPÉ</b>		3785-7456	1973-75			
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>HURST OLDS</b>		7456	1968-69			
83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
<b>RALLYE 350</b>		5735	1970			
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000

## TORONADO COUPÉ

6961-7456 | 1966-70

Nel 1966 sorprende il lancio della prima grande vettura americana a trazione anteriore dopo la Cord del 1936. Innovativa anche per lo stile, la Toronado mostra un aggressivo frontale con fari a scomparsa e adotta di serie la trasmissione Turbo Hydra-Matic, il servosterzo, il servofreno e molto altro. Nel 1967 le modifiche sono minime; nel 1968 arrivano un nuovo frontale, una nuova coda e la versione Custom più spinta. Nel 1969 nessuna modifica di rilievo, mentre nel 1970 il restyling è più consistente e appesantisce la linea.

37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>TORONADO COUPÉ</b>		6961-7456	1971-78			
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>TORONADO COUPÉ</b>		4127-5735	1979-85			
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000

Modello	cm³						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>TORONADO COUPÉ</b>						3783	1986-90
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.600

## OM

ITALIA

<b>469 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1496-1622	1922-34
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>665 «SUPERBA» (TUTTE LE VER.)</b>						1991-2200	1923-34
	300.000	240.000	200.000	160.000	100.000	80.000	40.000

## OPEL

GERMANIA

Tipico esempio di industria riconvertita, la Adam Opel inizia la propria attività nel 1882 fabbricando macchine per cucire, quindi biciclette, e solo nel 1902 approda nel campo dell'automobile di cui costruisce oltre 10 mila esemplari in dieci anni. Alla vigilia del crollo di Wall Street la Casa, che ha conquistato il 38% del mercato interno, diventa una Spa e la maggioranza delle azioni va all'americana General Motors. La Olympia del 1935 è la prima auto tedesca con scocca portante interamente d'acciaio; con la Kadett A del 1962 viene allestita una seconda fabbrica a Bochum, che si aggiunge a quella storica di Rüsselsheim, ricostruita subito dopo la guerra. Negli anni 70 è uno dei pochissimi costruttori europei (assieme a Mercedes-Benz e Peugeot) a offrire - sulla Rekord - un motore diesel. La conversione dalla meccanica classica alla trazione anteriore avviene per gradi e in ritardo rispetto ad altri, iniziando con la Kadett D nel 1979; nel 2017 l'epocale passaggio dalla GM al gruppo francese PSA, oggi divenuto Stellantis.

<b>14/38 PS</b>						3450	1919-24
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>21/55 PS</b>						5646	1919-24
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>30/75 PS</b>						7793	1920-24
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>8/25 PS</b>						2000	1920-24
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>4/14 PS</b>						1018	1924-25
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>4/12 PS</b>						951	1924-26
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>4/16 PS</b>						1018	1926-28
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>10/40 PS (MODELL 80)</b>						2620	1925-29
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>12/50 PS (MODELL 90)</b>						3160	1927-28
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>15/60 PS (MODELL 100)</b>						3882	1927-28
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>7/34 PS</b>						1735	1927-28
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>24/110 PS REGENT</b>						5972	1928-29
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>8/40 PS</b>						1916	1928-30
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>16/60 PS</b>						4170	1929
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>14/50 PS</b>						3640	1929-30
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>4/20 PS</b>						1018	1929-31
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>1.8 LITER/1.8 REGENT</b>						1790	1931-33
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>1.2 LITER/REGENT/12 LG</b>						1193	1931-35
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>1 LITER</b>						995	1933
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>1.3 LITER</b>						1288	1934-35
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000

Modello	cm³						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>P4</b>						1073	1935-37
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>6</b>						1932	1934-37
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>SUPER 6</b>						2473	1937-38
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>OLYMPIA</b>						1288	1935-37
	31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
<b>OLYMPIA (OL 38)</b>						1488	1938-40
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>OLYMPIA (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1488	1947-52
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>OLYMPIA CABRIOLET</b>						1488	1950-52
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>OLYMPIA (1100/S/SR/1900 S)</b>						1078-1897	1967-70
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>KADETT</b>						1074	1936-37
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>KADETT/KADETT SPEZIAL</b>						1074	1938-40
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>KADETT/KADETT A (TUTTE LE VER.)</b>						993	1962-65
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

## KADETT B (TUTTE LE VERSIONI)

1078-1897 | 1965-73

La seconda serie della Kadett ha uno stile ricercato, caratterizzato dalla linea di cintura "a onda" di tutte le versioni e dal lunotto concavo della berlina. Rispetto alla serie precedente, le dimensioni sono maggiori e la gamma prevede ora anche la berlina a 4 porte e la Coupé fastback. L'aumento di peso è compensato da motori di maggiore cilindrata, la cui gamma, con potenze da 45 a 90 CV, si allargherà molto negli anni, dando origine anche a versioni con prestazioni sportive. Questa è la serie che ha reso famosa la Kadett anche in Italia.

	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



<b>KADETT C (TUTTE LE VERSIONI)</b>						993-1196	1973-79
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>KADETT D (TUTTE LE VERSIONI)</b>						993-1584	1979-84
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>KADETT D DIESEL (TUTTE LE VER.)</b>						1598	1982-84
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>KADETT E (TUTTE LE VER.)</b>						1196-1796	1984-92
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>KADETT E D/TURBOD. (TUTTE LE VER.)</b>						1488-1700	1984-91
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>KADETT 1.3 CABRIO/1.6 CABRIO</b>						1297-1598	1987-94
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>KADETT 1900/2000 GT/E</b>						1897-1979	1976-79
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>KADETT GTE</b>						1796	1983-84
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>KADETT 1800/2000 GSI</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>KADETT 2000 GSI 16V</b>							
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500

### KADETT 2.0 CABRIO/LE/GSI

1998 1985-93

Tra le varie serie della Kadett prodotte dal 1962 in poi, l'unica ad avere una versione Cabrio è l'ultima, ovvero la serie E (1984-1991). Introdotta per entrare in concorrenza diretta con le omologhe versioni su base Ford Escort e Volkswagen Golf, la Kadett Cabrio viene prodotta nello stabilimento Bertone di Grugliasco ed è caratterizzata, come le concorrenti, dal rollbar centrale. È apprezzata anche in Italia, ma meno delle due antagoniste tedesche; oggi comunque non è difficile da trovare. La versione più appetibile è ovviamente la sportiva GSI con motore 2000, introdotta alla fine del 1986.

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>ADMIRAL (ANTEGUERRA)</b>							
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>ADMIRAL</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>ADMIRAL V8</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>ADMIRAL/DIPLOMAT</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>KAPITAEN</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>KAPITAEN</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>KAPITAEN</b>							
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>KAPITAEN</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>KAPITAEN</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>KAPITAEN</b>							
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>KAPITAEN</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>KAPITAEN</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>KAPITAEN V8</b>							
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>KAPITAEN</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VERSIONI)</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VERSIONI)</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

### OLYMPIA REKORD (TUTTE LE VER.)

1488-1680 1958-60

In perfetto stile americano, l'ultima delle Olympia Rekord esibisce il parabrezza e il lunotto panoramici, da cui la designazione "P", ma anche una carrozzeria con linee slanciate e un accenno di pinne posteriori. Accattivante soprattutto nella livrea bicolore, con pneumatici a fianco bianco, dal 1959 la berlina è disponibile anche nell'inedita versione a 4 porte. Le prestazioni, dignitose all'esordio, migliorano dal 1959 con l'introduzione del motore di 1,7 litri da 55 CV. La Olympia Rekord P è una delle più riuscite berline europee degli anni 50.

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>OLYMPIA REKORD CABRIOLET</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>OLYMPIA REKORD CABRIOLET</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>1200</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>REKORD</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>REKORD CABRIOLET</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>REKORD (1500/1700/1900/2600)</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>REKORD CABRIOLET</b>							
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>REKORD (1500/1700/1900/2600)</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>REKORD C (1500/1700/1900/2200)</b>							
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>REKORD C CABRIOLET</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>REKORD D BERLINA</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>REKORD D BERLINA DIESEL</b>							
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>REKORD D CARAVAN</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>REKORD D CARAVAN DIESEL</b>							
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>REKORD E DIESEL/E2 TURBOD.</b>							
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>REKORD E DIESEL CARAVAN</b>							
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>REKORD E/E2 BERLINA</b>							
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>REKORD E/E2 CARAVAN</b>							
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>REKORD E2 TURBOD. CARAVAN</b>							2260   1985-86
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>COMMODORE (2300/2500/2800)</b>							2239-2784   1967-71
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>COMMODORE BERLINA/COUPÉ</b>							2490   1972-77
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

## COMMODORE GS/E COUPÉ

La Commodore B ha la stessa carrozzeria piacevolmente slanciata della Rekord D, ma con allestimenti specifici, più lussuosi o più sportivi, a seconda delle versioni. Tutta la gamma poi è equipaggiata esclusivamente con motori a 6 cilindri. La GS/E, la più sportiva della famiglia, è disponibile con carrozzeria berlina e coupé e condivide con la GS l'allestimento con tetto in vinile, cerchi in lega e fari supplementari di profondità. Il motore a iniezione eroga 160 CV, che consentono di toccare i 200 km/h. Modello interessante, ma raro.

cm <sup>3</sup>						anni	
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>DIPLOMAT V8/V8 COUPÉ</b>							4638-5354   1964-68
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600

## DIPLOMAT V8

La serie B del terzetto Kapitän, Admiral, Diplomat mostra le linee rette tipiche dello stile che dominerà il decennio successivo. L'aspetto è imponente, ma nello stesso tempo sobrio. La grande novità è l'adozione del retrotreno a ponte De Dion; la top di gamma Diplomat monta un 6 cilindri di 2,8 litri a iniezione con 160 CV o un V8 di 5,3 litri con 230 CV. Ben rifinita, dotata e affidabile, questa grossa berlina, quasi sconosciuta in Italia, è ancora ideale per i lunghi viaggi.

cm <sup>3</sup>						anni	
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## SENATOR

L'ammiraglia Opel, chiamata a raccogliere l'eredità del terzetto Kapitän, Admiral, Diplomat non può più contare su una sua scocca specifica. La Senator infatti viene derivata dalla contemporanea Rekord, aumentando il passo e la lunghezza e modificando sia padiglione sia allestimento esterno. La gamma motori non prevede più il V8, ma solo 6 cilindri in linea. Tutto ciò penalizza pesantemente un modello che comunque non ha l'appeal di concorrenti come la Mercedes-Benz S e la BMW Serie 7. Oggi potrebbe essere una scelta per collezionisti di nicchia.

cm <sup>3</sup>						anni	
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>SENATOR TURBODIESEL</b>							2260   1985-87
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>SENATOR 3.0I/3.0I 24V (II S.)</b>							2969   1987-93
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>SENATOR (II S.)</b>							2490-2594   1987-93
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>MANTA (I S.)</b>							1196-1897   1970-75
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>MANTA (II/III S.)</b>							1297-1979   1975-88
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>MANTA 400</b>							2410   1980-85
	34.000	27.000	22.500	18.000	11.300	9.000	4.500
<b>ASCONA (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1196-1897   1970-75
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>ASCONA (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1196-1979   1975-80
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>ASCONA (III S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1297-1998   1981-89
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>ASCONA (III S.) DIESEL</b>							1598   1981-89
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>ASCONA 400</b>							2410   1980-82
	34.000	27.000	22.500	18.000	11.300	9.000	4.500
<b>MONZA</b>							2784-2969   1977-82
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>MONZA</b>							2784-2969   1983-87
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>CORSA (TUTTE LE VERSIONI)</b>							993-1598   1982-94
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>CORSA TR (TUTTE LE VERSIONI)</b>							993-1297   1982-93
	1.200	1.000	800	600	400	300	200

**OPEL**Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**CORSA GSI**

1598 | 1987-94

Tra le varie versioni della prima e fortunata utilitaria Opel a trazione anteriore, la sportiva GSI, disponibile solo con carrozzeria a 3 porte in un allestimento esclusivo, è senz'altro la più prestigiosa e appetibile. Dotata di un 4 cilindri 1600 a iniezione da 98 CV, ha la meccanica adattata alle notevoli prestazioni; è in grado di superare i 185 km/h. Divertente da guidare, ma anche sicura, la prima Corsa GSI non è facile da trovare, ma vale la pena cercarla.

5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



<b>CORSA D/TURBODIESEL</b>	1488	1987-92				
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>CORSA (II S.)</b>	973-1389	1993-00				
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>CORSA (II S.) D/TD</b>	1488-1686	1993-00				
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>CORSA (II S.) GSI</b>	1598	1993-01				
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>CORSA (III S.)</b>	973-1389	2000-06				
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>CORSA (III S.) GSI/SPORT1.8</b>	1796	2001-06				
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>OMEGA 1.8/2.0</b>	1796-1998	1986-94				
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>OMEGA CD 2.4I</b>	2410	1988-93				
2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>OMEGA GL 2.6I V6</b>	2594	1990-93				
2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>OMEGA D/TD</b>	2260	1986-93				
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>OMEGA 3000 BERLINA/CARAVAN</b>	2969	1987-93				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>OMEGA 3000 24V BERLINA/CARAVAN</b>	2969	1989-94				
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>OMEGA CARAVAN D/TD</b>	2260	1986-93				
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>OMEGA 1.8/2.0 CARAVAN</b>	1796-1998	1986-94				
2.400	1.900	1.600	1.300	800	600	300
<b>OMEGA CARAVAN 2.4I</b>	2410	1988-93				
2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>OMEGA GL 2.6I V6 CARAVAN</b>	2594	1990-93				
2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**OMEGA LOTUS 3.6 TURBO**

3615 | 1991-94

È senz'altro una delle più rappresentative berline "estreme" concepite alla fine degli anni 80. All'estetica vistosa, conferitale da spoiler frontale, minigonne e alettone posteriore, corrispondono prestazioni eccezionali. Sotto il cofano infatti è alloggiato un 6 cilindri in linea, derivato da quello della normale Omega, elaborato dalla Lotus, nella cilindrata, con un aumento della corsa, e nell'alimentazione, mediante l'adozione di due turbocompressori Garrett T25. Con una potenza di 377 CV, la Omega Lotus accelera da 0 a 100 km/h in 5,4 secondi e tocca i 283 km/h.

57.000	45.500	38.000	30.500	19.000	15.200	7.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>OMEGA 2.0/2.2/2.5/2.6 (II S.)</b>	1998-2597	1994-03				
2.400	1.900	1.600	1.300	800	600	300
<b>OMEGA 2.0/2.2/2.5/2.6 SW (II S.)</b>	1998-2597	1994-03				
2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>OMEGA 2.2/2.5 TD/DTI/SW (II S.)</b>	2172-2497	1994-03				
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>OMEGA 3000 V6 24V/MV6/S.W. (II S.)</b>	2962	1994-01				
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>OMEGA 3.2 V6 24V/SW (II S.)</b>	3175	2000-03				
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>VECTRA I S. (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1389-1998	1988-95				
1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>VECTRA (I S.) 2000 16V</b>	1998	1989-95				
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>VECTRA (I S.) 4X4</b>	1796-1998	1988-95				
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>VECTRA (I S.) 2.0I TURBO 16V 4X4</b>	1998	1992-94				
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>VECTRA (I/II S.) 2.5 V6 24V</b>	2498	1993-00				
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>VECTRA (II S.) 2.5 V6 24V CARAVAN</b>	2498	1996-00				
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>VECTRA (I S.) D/TD</b>	1686-1700	1988-95				
1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>VECTRA (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>	1598-2198	1995-02				
1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>VECTRA (II S.) 1500</b>	2498	1999				
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>VECTRA (II S.) TD TUTTE LE VERSIONI</b>	1686-2171	1995-02				
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>VECTRA (II S.) CARAVAN</b>	1598-2198	1996-02				
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>VECTRA (II S.) TD CARAVAN</b>	1994-2171	1996-02				
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>VECTRA (III S.) 2.8 T/3.2 V6 24V</b>	2792-3175	2002-06				
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>VECTRA (III S.) 2.8 T/3.2 V6 CARAVAN</b>	2792-3175	2003-06				
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>CALIBRA 2.0I/2.0I 16V</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>CALIBRA 2.5 V6</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>CALIBRA 2.0I 16V 4X4</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

## CALIBRA 2.0I TURBO 16V 4X4

La filante coupé lanciata nel 1989 merita di avere una versione top, con motore sovralimentato e trazione integrale, da utilizzare anche nei rally, che arriva puntualmente tre anni dopo. Il suo 4 cilindri con testata bialbero a 16 valvole, iniezione Bosch Motronic e turbocompressore, accoppiato a un cambio a 6 marce, con sesta di potenza, sviluppa 204 CV e consente a questa vettura di accelerare da 0 a 100 km/h in 6,8 secondi e di raggiungere i 245 km/h. La trasmissione integrale è a ripartizione variabile, tramite un dispositivo elettroidraulico. Non è facile da trovare, ma merita attenzione.

13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>ASTRA (I S.) BERLINA/SW</b>							
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>ASTRA (I S.) GSI 16V</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>ASTRA (I S.) BERLINA/SW D/TD</b>							
	1.100	800	700	600	400	300	100

## ASTRA (I S.) CABRIO

Come per l'antenata Kadett, anche per l'Astra la gamma comprende una versione col tetto apribile in tela. La produzione viene ancora una volta affidata a Bertone, che ora, in base alle nuove normative approvate per le cabriolet, non è più costretto ad adottare il rollbar centrale. L'estetica migliora nettamente, ma questa versione non riscuote il consenso sperato. Anche perché, negli anni Novanta, il mercato delle cabriolet si restringe ai marchi d'élite. Difficile oggi trovarne una.

3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>ASTRA (II S.) BERLINA/SW</b>							
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>ASTRA (II S.) TD/DTI/CDTI BERL./SW</b>							
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>ASTRA II S. 2.0/2.2 DI/DTI BERL./SW</b>							
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>ASTRA (II S.) OPC</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>ASTRA (II S.) OPC TURBO</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>ASTRA (II S.) OPC TURBO SW</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>ASTRA (II S.) COUPÉ 1.8 16V</b>							
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>ASTRA (II S.) COUPÉ 2.0 TURBO 16V</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>ASTRA (II S.) COUPÉ 2.2 16V DTI</b>							
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>ASTRA (II S.) CABRIO 1.6/1.8 16V</b>							
	4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600
<b>ASTRA (II S.) CABRIO 2.0 TURBO 16V</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>ASTRA (II S.) CABRIO 2.2 16V DTI</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>ASTRA (III S.) GTC TURBO OPC</b>							
	7.400	5.900	4.900	3.900	2.500	2.000	1.000
<b>FRONTERA (TUTTE LE VERSIONI)</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>FRONTERA TD (TUTTE LE VERSIONI)</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>FRONTERA (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>FRONTERA (II S.) TDI TUTTE LE VER.</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>MONTEREY</b>							
	4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
<b>MONTEREY (II S.)</b>							
	4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600
<b>TIGRA</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>TIGRA TWINTOP 1.8 16V</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>SINTRA 2.2 16V</b>							
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>SINTRA 3.0 V6 24V</b>							
	2.100	1.700	1.400	1.100	700	600	300
<b>ZAFIRA 2.0 TURBO OPC</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>ZAFIRA 2.0 TURBO OPC (II S.)</b>							
	4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600
<b>AGILA (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							
	2.100	1.700	1.400	1.100	700	600	300

Per ordini e chiarimenti sui prodotti di vendita diretta (volumi e raccoglitori)

**ED EditorialeDomus**

puoi contattare il servizio clienti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.vendite@edidomus.it**



Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
<b>A+</b>	<b>A</b>	<b>AB</b>	<b>BA</b>	<b>B+</b>	<b>B</b>	<b>C</b>

**SPEEDSTER**

2198 | 2001-07

Risultato della collaborazione tra Opel e Lotus, questa sportiva, con motore centrale e carrozzeria tipo "Targa", è realizzata sul pianale modificato della Lotus Elise. Vettura estrema e decisamente atipica come Opel, è vista un po' con sospetto, sebbene si riveli ottima sul piano della guidabilità e delle prestazioni garantite dal motore Ecotec di 2,2 litri 16V con 147 CV. Senza l'appeal di una Lotus, rimane un modello di nicchia, ma la sua quotazione interessante la rende appetibile.

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



SPEEDSTER TURBO	1998	2003-07				
20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700
MERIVA (I.S.) TURBO OPC	1598	2006-09				
6.500	5.200	4.300	3.400	2.200	1.700	900
SIGNUM 2.8 T/3.2 V6	2792-3175	2003-06				
4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
GT 2.0 TURBO 16V	1998	2007-10				
15.800	12.600	10.500	8.400	5.300	4.200	2.100

**OSCA**

ITALIA

1600 GT ZAGATO	1568	1960-65				
530.000	445.000	390.000	310.000	235.000	155.000	78.000

**PAGANI**

ITALIA

ZONDA C12S	7291	2003-07				
1.000.000	860.000	750.000	600.000	450.000	300.000	150.000
ZONDA ROADSTER	7291	2003-07				
1.400.000	1.200.000	1.000.000	800.000	600.000	400.000	200.000

**PANHARD**

FRANCIA

L'antica fabbrica francese di autovetture nasce - ben prima dell'automobile - nel 1845: al tempo si chiama Périn e produce macchine per la lavorazione del legno. Il marchio Panhard-Levassor compare per la prima volta nel 1886 e nel 1891 nasce la sua prima vettura. Specializzandosi prima su auto da competizione, quindi su modelli più stradali, infine (dal 1924) assemblando veicoli completi (sino ad allora, le carrozzerie le facevano fornitori esterni), la Panhard si afferma come costruttore di vetture affidabili ed eleganti, con alcuni guizzi di creatività tecnica che si esprimeranno in modo compiuto dopo la guerra con il lancio della Dyna, una berlina leggera, capiente e mossa da bicilindrici di modesta cubatura: un downsizing ante litteram. Nel 1958 sigla un accordo di cooperazione con la Citroën, che la acquisisce nel 1965 chiudendola definitivamente nel 1967, anno in cui esce di produzione l'ultima 24 CT. I progettisti Panhard avranno un ruolo determinante nella progettazione della Dyane.

4 CILINDRI TORPEDO	3180	1920-29				
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
<b>A+</b>	<b>A</b>	<b>AB</b>	<b>BA</b>	<b>B+</b>	<b>B</b>	<b>C</b>

6 CILINDRI LIMOUSINE	1830-3507	1927-30				
42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
8 CILINDRI LIMOUSINE	5084	1930-35				
60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000

**DYNAMIC 130/140/160 BERL.**

2516-3834 | 1936-39

Il design di questa vettura, che vanta anche una moderna scocca portante, rispecchia tendenze stilistiche d'avanguardia. Una scelta coraggiosa, perché è un modello di serie, sebbene prodotto con metodi artigianali, a costi proibitivi, che passa presto di moda. Il motore poi è un obsoleto "sans soupapes". La foto mostra la più accattivante coupé 2 porte; la versione oggi più diffusa è però la berlina 4 porte, un pezzo da collezione per i veri appassionati della "marque doyenne".

42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



DYNA 100/110/120/130	610-854	1947-53				
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
DYNA JUNIOR CABRIOLET	845-851	1952-56				
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400

**DYNA Z**

851 | 1953-59

Al lancio, questa modernissima berlina, con carrozzeria e telaio in lega leggera, stupisce per le sue caratteristiche. Con un Cx di 0,27 e un peso di 682 kg, il suo piccolo boxer di 850 cc da 40 CV le consente di toccare i 130 km/h, con un consumo di 6 l/100 km. La trazione anteriore le conferisce una tenuta di strada eccellente. Ha successo e negli anni verrà perfezionata, ma la sua produzione onerosa costringe la Panhard a legarsi con la Citroën. La Dyna Z è una pietra miliare nella storia dell'industria automobilistica francese.

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>DYNA Z CABRIOLET</b>							
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>PL 17/PL 17 TIGRE</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400

**PL 17/17 B CABRIOLET (TIGRE)** 848-851 | 1961-63

Presentata al Salone di Parigi del 1960 come modello 1961, la versione scoperta della PL 17 ha due sole porte, come le Cabriolet della precedente Dyna. L'allestimento è quello della berlina Grand Standing, il più lussuoso, che l'anno successivo verrà arricchito dall'interno con sedili in pelle e moquette di serie. Il motore è il "Tigre" da 50 CV, il più potente della gamma. Versione costosa e poco diffusa all'epoca, oggi la Cabriolet è certamente la PL 17 più esclusiva e ambita.

22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>17 B/17 BT</b>							
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>17/17 BREAK</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>24 B/BA</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>24 BT (TIGRE)</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>24 C COUPÉ</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>24 CT COUPÉ TIGRE</b>							
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>CD/RALLYE</b>							
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000

**PANTHER** GRAN BRETAGNA

KALLISTA	1597-2792		1982-94				
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000

**PEGASO** SPAGNA

<b>Z 102</b>							
	680.000	580.000	500.000	400.000	300.000	200.000	100.000
<b>Z 102 SPIDER</b>							
	810.000	690.000	600.000	480.000	360.000	240.000	120.000

**PEKING** CINA

BJ 212	2445		1971-82				
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

**PEUGEOT** FRANCIA

La data di nascita del marchio - l'unico, nel comparto automotive, che tutt'oggi costruisce vetture, moto e biciclette - si perde nel 1810 in Alsazia. All'inizio i Peugeot producono attrezzi e utensili vari, poi passano alle bici e solo nel 1889, durante l'Esposizione Universale di Parigi (la stessa per la quale venne costruita la Tour Eiffel), presentano il loro primo triciclo, mentre l'anno successivo allestiscono un quadriciclo con motore Daimler. Proprio uno di questi veicoli sarà, nel 1893, la prima automobile venduta in Italia. Tra i primi successi della Casa figura la Bébé (oltre tremila esemplari tra il 1913 e il 1916), ideata da Ettore Bugatti. Negli anni 30 le 202/402 interpretano lo streamline di scuola americana; con la 403 del 1955 prende avvio la proficua collaborazione con la Pinin Farina, che dura fino all'inizio del nuovo millennio e dalla quale scaturiscono numerosi modelli di enorme successo. Nel 1974 assorbe la Citroën costituendo il gruppo PSA che, nel 2014, cede una quota pari al 14% della società allo Stato francese e un altro 14% alla cinese Dongfeng. Oggi fa parte del colosso Stellantis.

<b>161 TANDEM</b>							
	25.100	20.000	16.700	13.400	8.400	6.700	3.300
<b>161 E</b>							
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>172 BS SPORT</b>							
	62.500	50.000	41.500	33.000	20.800	16.600	8.300
<b>172 BC CABRIOLET</b>							
	20.000	16.000	13.300	10.600	6.700	5.300	2.700

**172 BC CABRIOLET (ITALIA)** 667-720 | 1925-26

Piccola e stretta, tanto da non aver bisogno del differenziale, la Peugeot 172 debutta nel 1923, ereditando la meccanica, col motore di 667 cc con 9,5 CV, della precedente 161 Quadrilette. La 172 BC, lanciata nel 1925, mantiene inizialmente le caratteristiche della 172; poi l'adozione di un motore di 720 cc con 11 CV la fa inquadrare nella categoria fiscale delle 5 CV, la prima delle automobili "vere", e non più in quella delle "Quadrilette". È quindi un modello fondamentale nella produzione Peugeot.

25.100	20.000	16.700	13.400	8.400	6.700	3.300
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>172 R/M/S CABRIOLET</b>							
	20.000	16.000	13.300	10.600	6.700	5.300	2.700
<b>177 B/BL TORPEDO</b>							
	20.000	16.000	13.300	10.600	6.700	5.300	2.700
<b>172 R/M/S TORPEDO</b>							
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
<b>172 R/M/S COUPÉ</b>							
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
<b>177 M TORPEDO</b>							
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
<b>177 M BERLINA WEYMANN</b>							
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
<b>177 R BERLINA</b>							
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>181/B TORPEDO</b>						1615	1925-28
25.100	20.000	16.700	13.400	8.400	6.700	3.300	
<b>181/B LIMOUSINE</b>						1615	1925-28
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>190 S COACH</b>						695	1928-31
18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500	
<b>190 S CABRIOLET</b>						695	1928-31
20.000	16.000	13.300	10.600	6.700	5.300	2.700	
<b>12 SIX LIMOUSINE</b>						1991	1929-31
18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500	
<b>12 SIX COUPÉ</b>						1991	1929-31
31.000	25.000	20.800	16.600	10.400	8.300	4.200	
<b>12 SIX TORPEDO</b>						1991	1929-31
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>12 SIX FAUX CABRIOLET</b>						1991	1929-31
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>12 SIX CABRIOLET</b>						1991	1929-31
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>201 BERLINA</b>						1122	1930-32
18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500	
<b>201 COUPÉ SPIDER</b>						1122	1930-32
25.100	20.000	16.700	13.400	8.400	6.700	3.300	
<b>201 CABRIOLET</b>						1122	1930-32
27.500	22.000	18.300	14.600	9.200	7.300	3.700	
<b>201 E BERLINA</b>						1122	1931-32
18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500	
<b>201 E COUPÉ SPIDER</b>						1122	1931-32
25.100	20.000	16.700	13.400	8.400	6.700	3.300	
<b>201 C BERLINA</b>						1122	1932
18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500	
<b>201 C COUPÉ</b>						1122	1932
25.100	20.000	16.700	13.400	8.400	6.700	3.300	
<b>201 C COUPÉ APRIBILE</b>						1122	1932
31.000	25.000	20.800	16.600	10.400	8.300	4.200	
<b>201 C ROADSTER</b>						1122	1932
35.000	28.000	23.300	18.600	11.700	9.300	4.700	
<b>201 B BERLINA</b>						1122	1933
18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500	
<b>201 B COUPÉ</b>						1122	1933
25.100	20.000	16.700	13.400	8.400	6.700	3.300	
<b>201 BR BERLINA</b>						1122	1934
18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500	
<b>201 BR COUPÉ</b>						1122	1934
25.100	20.000	16.700	13.400	8.400	6.700	3.300	
<b>201 D COUPÉ</b>						1307	1935-36
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>201 M CABRIOLET</b>						1465	1936-37
27.500	22.000	18.300	14.600	9.200	7.300	3.700	
<b>301 C BERLINA</b>						1465	1932-33
21.300	17.000	14.200	11.400	7.100	5.700	2.800	
<b>301 C LIMOUSINE</b>						1465	1932-33
21.300	17.000	14.200	11.400	7.100	5.700	2.800	
<b>301 LIMOUSINE FAMILIARE</b>						1465	1933
20.000	16.000	13.300	10.600	6.700	5.300	2.700	
<b>301 C COUPÉ</b>						1465	1932-33
31.000	25.000	20.800	16.600	10.400	8.300	4.200	
<b>301 C COUPÉ APRIBILE</b>						1465	1932-33
35.000	28.000	23.300	18.600	11.700	9.300	4.700	
<b>301 C ROADSTER</b>						1465	1932-33
43.500	35.000	29.000	23.200	14.500	11.600	5.800	
<b>301 CR BERLINA</b>						1465	1933-34
21.300	17.000	14.200	11.400	7.100	5.700	2.800	
<b>301 CR BERLINA AERODINAMICA</b>						1465	1933-34
34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600	
<b>301 CR COUPÉ</b>						1465	1933-34
31.000	25.000	20.800	16.600	10.400	8.300	4.200	
<b>301 CR COUPÉ GOLF</b>						1465	1933-34
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>301 CR COUPÉ APRIBILE</b>						1465	1933-34
40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400	
<b>301 CR CABRIOLET AERODINAMICA</b>						1465	1933-34
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>301 CR ROADSTER</b>						1465	1933-34
49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600	
<b>301 LR LIMOUSINE FAMILIARE</b>						1465	1933-34
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>301 D BERLINA</b>						1465	1935-36
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>301 D LIMOUSINE</b>						1465	1935-36
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>301 D COUPÉ</b>						1465	1935-36
43.500	35.000	29.000	23.200	14.500	11.600	5.800	
<b>301 D CABRIOLET</b>						1465	1935-36
47.500	38.000	31.500	25.200	15.800	12.600	6.300	
<b>401 D BERLINA</b>						1720	1934-35
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>401 D LIMOUSINE</b>						1720	1934-35
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>401 D LIMOUSINE FAMILIARE</b>						1720	1934-35
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>401 D COUPÉ GOLF</b>						1720	1934-35
34.000	27.000	22.500	18.000	11.300	9.000	4.500	
<b>401 D COUPÉ APRIBILE</b>						1720	1934-35
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>401 D ROADSTER</b>						1720	1934-35
47.500	38.000	31.500	25.200	15.800	12.600	6.300	
<b>401 D ECLIPSE</b>						1720	1935
375.000	300.000	250.000	200.000	125.000	100.000	50.000	
<b>601 C BERLINA</b>						2148	1934
25.100	20.000	16.700	13.400	8.400	6.700	3.300	
<b>601 L/DL BERLINA AERODINAMICA</b>						2148	1934-35
35.000	28.000	23.300	18.600	11.700	9.300	4.700	

## 601 L LIMOUSINE

2148 | 1934

Prima ammiraglia moderna della Casa, ha una vita breve ma intensa, visto che dà origine a quindici carrozzerie diverse tra le quali una berlina aerodinamica che segue la scuola streamline in voga negli anni 30. Fedele al mandato che vuole le Peugeot solide e ben fatte, è mossa da un 6 cilindri in linea a valvole laterali da 60 CV dotato di un complesso (e non più riproposto) sistema di raffreddamento dell'olio. Si tratta dell'ultimo plurifrazionato del marchio sino agli anni 70: un'ottima ragione per considerarne l'acquisto.

	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	25.100	20.000	16.700	13.400	8.400	6.700	3.300



<b>601 D/DL LIMOUSINE</b>						2148	1934-35
25.100	20.000	16.700	13.400	8.400	6.700	3.300	
<b>601 L/DL COUPÉ AERODINAMICA</b>						2148	1934-35
100.000	80.000	66.500	53.000	33.500	26.600	13.300	
<b>601 L/DL COUPÉ SPORT</b>						2148	1934-35
88.000	70.000	58.500	47.000	29.300	23.400	11.700	
<b>601 D COUPÉ</b>						2148	1935
83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000	

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>601 C/D ROADSTER</b>						2148	1934
125.000	101.000	84.000	67.000	42.000	33.500	16.800	
<b>601 D ECLIPSE</b>					2148		1935
500.000	400.000	335.000	270.000	170.000	135.000	67.000	
<b>202 BERLINA</b>					1133		1938-49
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>202 BERLINA TETTO APRIBILE</b>					1133		1939-48
16.200	13.000	10.800	8.600	5.400	4.300	2.200	
<b>202 FAMILIARE</b>					1133		1939-40
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>202 FAMILIARE LEGNO</b>					1133		1947-49
25.100	20.000	16.700	13.400	8.400	6.700	3.300	
<b>202 CABRIOLET</b>					1133		1939-48
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>302 BERLINA</b>					1758		1937-38
18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500	
<b>302 CABRIOLET</b>					1758		1937-38
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>402 LIMOUSINE/C4/C4Y/L FAMILIARE</b>					1991-2142		1936-38
18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500	
<b>402 COUPÉ</b>					1991		1936-38
56.500	45.000	37.500	30.000	18.800	15.000	7.500	
<b>402 CABRIOLET</b>					1991		1936-38
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>402 ROADSTER</b>					1991		1936-38
100.000	80.000	66.500	53.000	33.500	26.600	13.300	
<b>402 ECLIPSE</b>					1991		1936-38
210.000	170.000	140.000	112.000	70.000	56.000	28.000	
<b>402-302 DARL'MAT</b>					1991		1937
870.000	700.000	580.000	465.000	290.000	230.000	116.000	
<b>402 LEGÈRE</b>					1991-2142		1937-40
20.000	16.000	13.300	10.600	6.700	5.300	2.700	
<b>402 LEGÈRE COUPÉ</b>					1991		1937-38
56.500	45.000	37.500	30.000	18.800	15.000	7.500	
<b>402 LEGÈRE COUPÉ APRIBILE</b>					1991		1937-38
60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000	
<b>402 B LEGÈRE BERLINA</b>					2142		1938-40
31.000	25.000	20.800	16.600	10.400	8.300	4.200	
<b>402 B LIMOUSINE/BL LIMOUSINE FAM.</b>					2142		1938-40
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>402 B COUPÉ</b>					2142		1938-39
62.500	50.000	41.500	33.000	20.800	16.600	8.300	
<b>402 B COUPÉ APRIBILE</b>					2142		1938-39
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>402 B ECLIPSE</b>					2142		1938-39
315.000	250.000	210.000	170.000	105.000	84.000	42.000	

## 203 BERLINA

1290 | 1948-60

Avvolta nel suo "guscio" di ispirazione americana a noi italiani dice poco, non essendo mai stata importata. In Francia, invece, è stata una delle pietre miliari nella motorizzazione nel dopoguerra. Modello più borghese che popolare, è stata la prima Peugeot degli anni 50, la prima a scocca portante e ha tenuto a battesimo le camere di scoppio emisferiche, la testata cross-flow, il retrotreno a molle elicoidali. Declinata in numerose varianti di carrozzeria, ha avuto per tutta la sua carriera un unico motore, giusto passato da 42 a 45 CV.

	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	12.500	10.000	8.300	6.600	4.200	3.300	1.700



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>203 BERLINA DECOUVRABLE</b>							1290   1948-54
31.000	25.000	20.800	16.600	10.400	8.300	4.200	
<b>203 DECAPOTTABILE</b>							1290   1948-54
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>203 BERLINA DARL'MAT</b>							1290   1950-54
50.500	40.000	33.500	26.800	16.800	13.400	6.700	
<b>203 BERLINA SPECIAL DARL'MAT</b>							1290   1948-60
69.500	56.500	43.500	37.000	30.500	21.800	13.100	
<b>203 L/CL FAMILIARE</b>							1290   1950-56
12.500	10.000	8.300	6.600	4.200	3.300	1.700	
<b>203 COUPÉ</b>							1290   1952-60
40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400	
<b>203 COUPÉ (USINE)</b>							1290   1952-54
60.000	49.000	37.500	32.000	26.300	18.800	11.300	
<b>203 COUPÉ DARL'MAT</b>							1290   1952-54
95.000	77.000	59.500	50.500	41.500	29.800	17.900	
<b>203 CABRIOLET</b>							1290   1951-60
83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000	
<b>203 CABRIOLET (USINE)</b>							1290   1951-56
80.000	65.000	50.000	42.500	35.000	25.000	15.000	
<b>203 CABRIOLET DARL'MAT</b>							1290   1951-56
104.000	85.000	65.000	55.500	45.500	32.500	19.500	
<b>403 8CV</b>							1468   1956-65
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>403 SEPT/B</b>							1290-1468   1960-66
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>403 7CV</b>							1290   1964-66
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>403 DIESEL</b>							1816   1960-66
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>403 L/BL FAMILIARE</b>							1290-1468   1957-62
13.800	11.000	9.200	7.400	4.600	3.700	1.800	
<b>403 FAMILIALE D</b>							1816   1960-62
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>403 COUPÉ (DARL'MAT)</b>							1468   1956-61
90.000	73.500	56.500	48.000	39.500	28.300	17.000	

## 403 CABRIOLET

1468 | 1957-67

Il tenente Colombo le ha dato una popolarità planetaria, ma il fortunato telefilm non racconta i molti primati di questa paciosa decapottabile. Che, come già la berlina da cui deriva, è stata la prima Peugeot disegnata da Pinin Farina, oltre che il primo modello che ha segnato la fine della «monocultura» sino ad allora imperante a Sochaux avendo affiancato, e non sostituito, la pre-esistente 203. Immancabile per gli amanti delle serie TV e delle cabrio tranquille e di qualità che prediligono spazio e confort alle prestazioni pure.

	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>403 CABRIOLET (USINE)</b>							
	75.000	61.000	47.000	40.000	33.000	23.500	14.100
<b>403 CABRIOLET DARL'MAT</b>							
	102.000	83.000	64.000	54.500	45.000	32.000	N.D.
<b>404 BERLINA</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>404/8</b>							
	5.600	4.400	3.700	3.000	1.900	1.500	700

### 404 SUPER LUXE CARB./INIEZIONE

Massima evoluzione della berlina lanciata nel 1960, sia in fatto di allestimento sia di meccanica, questa versione è offerta solo nella tinta grigio fumo metallizzato, monta copripuota integrali e vanta il tettuccio scorrevole in acciaio di serie. Il motore adotta l'impianto di iniezione meccanica Kugelfischer, già disponibile dal 1962, ma perfezionato e in grado di innalzare la potenza a 96 CV. La Super Luxe Injection è senz'altro la più ambita delle 404, ma non è facile trovarne una.

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>404 DIESEL</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>404 BREAK/FAMILIALE</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>404 FAMILIARE SUPERLUXE</b>							
	9.600	7.700	6.400	5.100	3.200	2.600	1.300
<b>404 FAMILIARE/COMMERCIALE D</b>							
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>404 COUPÉ CARB./INIEZ.</b>							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>404 CABRIOLET CARB./INIEZ.</b>							
	50.500	40.000	33.500	26.800	16.800	13.400	6.700
<b>404 PICKUP</b>							
	4.100	3.200	2.700	2.200	1.400	1.100	500
<b>404 PICKUP D</b>							
	4.100	3.200	2.700	2.200	1.400	1.100	500
<b>204 BERLINA</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>204 DIESEL</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>204 BREAK</b>							
	6.300	5.000	4.200	3.400	2.100	1.700	800
<b>204 BREAK DIESEL</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>204 COUPÉ</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

### 204 CABRIOLET

Se la berlina era opera del "solito" Pinin, per le piccole sportive la Peugeot ha utilizzato il proprio centro stile. La meccanica riprende la soluzione - una primizia, per la Casa - della trazione anteriore, con motore trasversale inclinato di 20° in avanti, per ridurre l'ingombro, e cambio dietro al basamento e centrato per avere semiassi uguali. Altro inedito, le sospensioni indipendenti. Anche se si chiama Cabriolet, è una spider a due posti, con il passo accorciato di 28,5 cm rispetto alla berlina. Uno scotto da pagare, che ne limita un poco la fruibilità.

11.000	8.800	7.300	5.800	3.700	2.900	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>304 BERLINA</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>304 DIESEL</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>304 BREAK</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>304 BREAK DIESEL</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>304 COUPÉ</b>							
	8.000	6.400	5.300	4.300	2.700	2.100	1.100
<b>304 S COUPÉ</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>304 CABRIOLET</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>304 S CABRIOLET</b>							
	11.000	8.800	7.300	5.900	3.700	2.900	1.500

### 504 BERLINA CARBURATORI

Lanciata in un anno negativo per il mondo industriale, la berlina che dovrà sostituire l'apprezzata 404 si presenta con un'estetica decisamente originale, ancora una volta opera di Pininfarina. Comunque piace: in Francia diviene presto la vettura più venduta della sua categoria, mentre il 50% della produzione viene esportato. Prima Peugeot col retrotreno a ruote indipendenti, la 504 è sicura, oltre che robusta, comoda e versatile. Molti gli esemplari emigrati in Africa, ma diversi si possono ancora trovare in Europa; pure in Italia.

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>504 BERLINA INIEZIONE</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>504 DIESEL</b>							
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>504 BREAK/FAMILIARE 2000</b>							
	10.100	8.000	6.700	5.400	3.400	2.700	1.300
<b>504 BREAK/FAMILIARE D</b>							
	8.700	7.000	5.800	4.600	2.900	2.300	1.200
<b>504 COUPÉ 1800</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>504 COUPÉ 2000</b>							
	17.600	14.000	11.700	9.400	5.900	4.700	2.300
<b>504 COUPÉ V6</b>							
	20.000	16.000	13.300	10.600	6.700	5.300	2.700
<b>504 COUPÉ V6 TI</b>							
	21.300	17.000	14.200	11.400	7.100	5.700	2.800
<b>504 CABRIOLET 1800</b>							
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000

### 504 CABRIOLET 2000 (I.S.)

Malgrado un'evidente somiglianza, nella vista laterale, con la Fiat 124 Sport Spider (o forse proprio grazie a questa) è una 2+2 scoperta di rara eleganza che nulla ha in comune con la berlina, meccanica ovviamente a parte, con interasse ridotto di 19 cm e la particolarità di adottare sin dall'inizio solo motori a iniezione e di accogliere in prima assoluta, dal settembre 1974, il V6 PRV nato dall'asse Peugeot-Renalt-Volvo che però dura poco: presto infatti viene rimpiazzato dal 2 litri 4 cilindri, più appetibile per ragioni fiscali su gran parte dei mercati.

25.100	20.000	16.700	13.400	8.400	6.700	3.300
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>504 CABRIOLET 2000 (II.S.)</b>							
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>504 CABRIOLET V6</b>							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>104 BERLINA</b>							
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>104 Z/ZL/ZR</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500



**SEI UN PROFESSIONISTA?**

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

[www.quattroruotepro.it](http://www.quattroruotepro.it)

o richiedi informazioni scrivendo a

[professional@edidomus.it](mailto:professional@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

### 104 ZS (80CV)

La piccola berlina a cinque porte 104, lanciata al Salone di Parigi del 1972, era stata penalizzata dal successo della Renault 5, presentata solo 3 mesi dopo; nel settembre 1973 arriva la serie Z, coupé con passo accorciato e carrozzeria tre porte, che ottiene un buon successo. Alla fine del 1975 ecco la ZS, dotata di un motore di 1124 cc che eroga ben 80 CV. Nervosa e maneggevole, la 104 ZS è una vettura per sportivi che se ne intendono; nel 1979 poi arriva la seconda serie, col motore di 1361 cc da 95 CV, che ottiene un palmarès agonistico di tutto rispetto. Una Peugeot da riscoprire.

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>104 ZS (95CV)</b>							
	10.100	8.000	6.700	5.400	3.400	2.700	1.300

### 604 SL

La prima ammiraglia Peugeot realizzata dopo quarant'anni vede la luce al Salone di Ginevra. Sviluppata con prudenza, monta il collaudato, ma un po' ruvido, V6 PRV al posto del previsto V8 e mostra un'estetica fredda e quasi anonima, seppure imponente. Le prestazioni sono adeguate, però manca la souplesse tanto apprezzata dalla clientela Peugeot e auspicabile su una vettura del genere. Molti preferiranno la Turbo D, molto meno potente, ma più elastica. Oggi perciò la V6 benzina è quasi una mosca bianca; da ricercare.

8.700	7.000	5.800	4.600	2.900	2.300	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>604 TI/STI</b>							
	10.100	8.000	6.700	5.400	3.400	2.700	1.300
<b>604 GTI</b>							
	12.300	9.800	8.200	6.600	4.100	3.300	1.600
<b>604 GRD/SRD TURBO/GTD TURBO</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>305 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI)</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>305 BERLINA D (TUTTE LE VERSIONI)</b>							
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>305 BREAK (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1290-1905		1980-89				
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>305 BREAK DIESEL (TUTTE LE VER.)</b>	1548-1905		1979-89				
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>P4 2.0 (XN8)</b>	1971		1982-85				
	12.100	9.600	7.100	6.000	5.300	4.300	2.100
<b>P4 2.7 V6 (PRV)</b>	2664		1982-85				
	21.100	16.700	12.400	10.500	9.300	7.400	3.700
<b>P4 1.9/2.1 TD</b>	1905-2112		1982-92				
	11.400	9.000	6.700	5.700	5.000	4.000	2.000
<b>P4 2.5D (XD3)</b>	2498		1982-85				
	10.500	8.400	6.200	5.300	4.700	3.700	1.900
<b>205 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	954-1905		1983-96				
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>205 D/TD (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1769-1905		1983-96				
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>205 RALLYE</b>	1294		1988-92				
	14.900	12.700	11.000	8.800	6.600	4.400	2.200
<b>205 GTI (105 - 115 CV)</b>	1580		1984-92				
	13.500	11.500	10.000	8.000	6.000	4.000	2.000
<b>205 GTI 1.9</b>	1905		1986-94				
	20.300	17.300	15.000	12.000	9.000	6.000	3.000
<b>205 CT/CJ CABRIOLET</b>	1124-1360		1986-95				
	5.400	4.600	4.000	3.200	2.400	1.600	800

## 205 1.6 CTI CABRIOLET

1580 | 1986-95

Per la prima volta una compatta scoperta della Peugeot è un successo di grandi proporzioni: merito della mano felice di Pininfarina che "integra" il rollbar centrale di protezione nelle forme della vettura. Viene offerta sin da subito anche in versione CTI, ovvero la GTI decapottabile: monta il medesimo 4 cilindri di 1,6 litri da 115 CV della berlina, ma rispetto a quest'ultima pesa 85 kg in più, un aumento dovuto agli indispensabili rinforzi della scocca introdotti per compensare la perdita di rigidità della struttura conseguente all'eliminazione del padiglione. Ha prestazioni vivaci (oltre 190 km/h), ma per sfruttarle occorre un certo "manico".



<b>205 1.9 CTI CABRIOLET</b>	1905		1992-94				
	13.500	11.500	10.000	8.000	6.000	4.000	2.000
<b>205 CABRIOLET ROLAND GARROS</b>	1360-1580		1990-95				
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>205 TURBO 16</b>	1775		1984-86				
	340.000	290.000	250.000	200.000	150.000	100.000	50.000
<b>309 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1118-1905		1985-94				
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>309 GTI</b>	1905		1989-92				
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>309 GTI 16V</b>	1905		1990-94				
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>309 D/TURBOD. (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1769-1905		1986-94				
	1.200	1.000	800	600	400	300	200

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>505 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1796-1995		1979-92				
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>505 2.0/2.2 GTI</b>	1995-2165		1984-90				
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

## 505 2.2 TURBO INIEZIONE/V6

2155-2849 | 1985-89

La berlina media che va a sostituire la 504 debutta a Cannes nel 1979, esibendo una carrozzeria snella ed elegante, sempre ovviamente disegnata da Pininfarina. La meccanica rimane quella tradizionale a trazione posteriore, ancora ben gradita all'affezionata clientela della Casa del Leone. La V6, equipaggiata col solito V6 PRV, non è tra le versioni allora più diffuse, perché penalizzata dal consumo elevato, ma la sua rarità oggi è un pregio. Il piacere di trovarne una potrebbe essere anche maggiore di quello che si prova comunque guidando una 6 cilindri.

	10.100	8.600	7.500	6.000	4.500	3.000	1.500
--	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>505 D/TURBOD. (TUTTE LE VER.)</b>	2304-2498		1979-91				
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>505 BREAK/FAMILIARE</b>	1796-2165		1982-92				
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>505 BREAK 4X4 DANGEL</b>	1971		1985				
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>505 BREAK/FAMILIALE D</b>	2498		1982-94				
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>405 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1360-1998		1987-96				
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>405 BREAK (TUTTE LE VER.)</b>	1360-1998		1988-96				
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>405 DIESEL/TURBOD.</b>	1769-1905		1988-96				
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>405 BREAK D/TURBOD.</b>	1769-1905		1988-96				
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>405 X4/X4 BREAK</b>	1905-1998		1989-95				
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>405 MI16/MI16 X4</b>	1905-1998		1987-95				
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>405 T16</b>	1998		1992-95				
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>106 (I.S.) TUTTE LE VERSIONI</b>	954-1587		1991-97				
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>106 (II.S.) TUTTE LE VERSIONI</b>	954-1587		1996-04				
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>106 XSI 1.4</b>	1360		1991-94				
	4.700	4.000	3.500	2.800	2.100	1.400	700
<b>106 XSI 1.6</b>	1587		1994-96				
	5.000	4.300	3.700	3.000	2.200	1.500	700

Modello | cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

### 106 RALLYE (I.S.)

1294 | 1993-96

Simpatica, scattante e agile, la piccola 106 viene presentata nel settembre 1991 e vanta una notevole qualità costruttiva per la sua classe. La Rallye è concepita come modello base da elaborare per l'impiego nei rally. L'allestimento è volutamente spartano e prevede codolini di serie, in tinta con la carrozzeria, che è offerta solo in rosso, nero e bianco, con specifici adesivi tricolori; il peso è di 765 kg. Il motore 1300 a iniezione da 98 CV offre una guida grintosa e appagante, con una velocità che arriva 190 km/h. Per chi, guidando, vuole ancora divertirsi.

8.100	6.900	6.000	4.800	3.600	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



106 RALLYE (II.S.) 8V | 1587 | 1996-98

7.400	6.300	5.500	4.400	3.300	2.200	1.100
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

106 RALLYE (II.S.) 16V | 1587 | 1998-04

7.400	6.300	5.500	4.400	3.300	2.200	1.100
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

106 GTI (II.S.) | 1587 | 1996-98

7.400	6.300	5.500	4.400	3.300	2.200	1.100
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

106 D (I.S.) TUTTE LE VERSIONI | 1360-1527 | 1992-96

1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
-------	-------	-------	-----	-----	-----	-----

106 D (II.S.) TUTTE LE VERSIONI | 1527 | 1996-04

1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
-------	-------	-------	-----	-----	-----	-----

306 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI) | 1360-1998 | 1993-01

2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

306 STATION WAGON (TUTTE LE VER.) | 1360-1761 | 1997-02

2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

### 306 GTI 16V/RALLYE

1998 | 1996-00

Collocata al di sopra della 205 nella gamma Peugeot nel 1993, la 306 mostra uno stile sobrio ed elegante, molto simile a quello della piccola 106. La tenuta di strada, di prim'ordine, è pienamente sfruttabile con la S16 lanciata nel 1994 nella sola versione a 3 porte, che monta un motore 2000 bialbero da 152 CV. La GTI, che sostituisce la S16, adotta lo stesso motore con potenza aumentata a 167 CV, accoppiato a un inedito cambio a 6 marce. Poco vistosa, ma molto efficace nella guida al limite, la 306 GTI è ben piantata a terra, stabile e neutra nel comportamento come sportive ben più recenti.

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



306 S16 | 1998 | 1993-96

8.700	7.000	5.800	4.600	2.900	2.300	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Modello | cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

306 D/TD/HDI | 1905-1997 | 1993-01

1.200	1.000	800	600	400	300	200
-------	-------	-----	-----	-----	-----	-----

306 S.W. (TUTTE LE VER.) D/TD/HDI | 1905-1997 | 1997-02

1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
-------	-------	-------	-----	-----	-----	-----

306 CABRIOLET 1.6/1.8 | 1587-1761 | 1994-01

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

306 CABRIOLET 2.0/2.0 16V | 1998 | 1996-99

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

306 CABRIOLET ROLAND GARROS | 1761 | 1995-97

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

406 (TUTTE LE VERSIONI) | 1580-2230 | 1995-04

2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

406 SV (TURBO) | 1998 | 1996-99

3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-----

406 3.0 V6 24V/II S. | 2946 | 1997-01

4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

406 TD/HDI (TUTTE LE VERSIONI) | 1905-2179 | 1996-04

1.400	1.100	900	700	500	400	200
-------	-------	-----	-----	-----	-----	-----

406 BREAK (TUTTE LE VER.) | 1749-2230 | 1996-04

2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

406 BREAK SV (TURBO) | 1998 | 1996-99

3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-----

### 406 BREAK 3.0 V6 24V/II S.

2946 | 1997-01

Se la berlina che nel 1995 va a rimpiazzare la stimatissima 405 si distingue per la maggiore eleganza, la giardinetta Break vanta in più dimensioni imponenti, che garantiscono un'abitabilità da record: la 406 Break, infatti, è disponibile anche in una configurazione con ben 7 posti, ottenuta con 2 strapuntini contromarcia, a scomparsa nel vano bagagli. La top di gamma, equipaggiata con un motore V6 da 190 CV, ha prestazioni davvero brillanti, oltre a una dotazione molto completa.

4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



406 BREAK TD/HDI (TUTTE LE VER.) | 1905-2179 | 1996-04

1.400	1.100	900	700	500	400	200
-------	-------	-----	-----	-----	-----	-----

406 COUPÉ 2.0/2.2 16V | 1997-2230 | 1997-05

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

406 COUPÉ 3.0 V6 24V | 2946 | 1997-05

12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

406 3.0 COUPÉ V6 24V PLUS 70 ANNI | 2946 | 2000-01

15.800	12.600	10.500	8.400	5.300	4.200	2.100
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

406 COUPÉ 3.0 V6 24V "ULTIMA ED." | 2946 | 2004-05

13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

406 COUPÉ HDI | 2179 | 2001-05

5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

206 BERLINA (TUTTE LE VERSIONI) | 1124-1587 | 1998-09

2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>206 BERLINA D/HDI (TUTTE LE VER.)</b>							1398-1997   1998-09
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>206 GTI/S.W GTI</b>							1997   1999-04
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>206 GT</b>							1997   1999-00
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>206 RC</b>							1997   2003-06
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>206 CC</b>							1587-1997   2001-07
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>307 CC 2.0 16V</b>							1997   2004-08
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>605 2.0 SVI/SVI PLUS</b>							1998   1990-92
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>605 2.0 SRI</b>							1998   1991-94
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>605 2.0 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1998   1993-99
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>605 2.9 V6 24V</b>							2946   1997-99
	2.800	2.200	1.900	1.500	900	700	400
	5.000	4.000	3.300	2.700	1.700	1.300	700
<b>605 2.9 V6 SRI</b>							2946   1997-99
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>605 3.0 SV</b>							2975   1991-94
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>605 3.0 SV 24</b>							2963-2975   1990-97
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>605 3.0 SV 24</b>							2963-2975   1997-99
	4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
<b>605 D/TD (TUTTE LE VERSIONI)</b>							2088-2446   1989-99
	1.400	1.100	900	700	500	400	200
<b>407 (I.S.) 3.0 V6 24V</b>							2946   2004-06
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>407 (I.S.) 3.0 V6 24V SW</b>							2946   2004-06
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>407 (I.S.) COUPÉ 2.2</b>							2230   2005-09
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>407 (I.S.) COUPÉ 3.0 V6</b>							2946   2005-09
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>607 2.2 16V</b>							2230   2000-07
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>607 3.0 V6 24V</b>							2946   2000-09
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>806 2.0/2.0 TURBO</b>							1997-1998   1994-02
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>806 TD/HDI</b>							1905-2088   1994-02
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>RANCH 1.4</b>							1360   1996-09
	3.900	3.100	2.600	2.100	1.300	1.000	500
<b>RANCH D/HDI</b>							1560-1997   1996-08
	3.900	3.100	2.600	2.100	1.300	1.000	500
<b>807 2.9 V6 24V</b>							2946   2002-06
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>207 1.6 THP 150/156 CV</b>							1598   2006-11
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>207 1.6 THP 175 CV</b>							1598   2007-10
	5.100	4.100	3.400	2.700	1.700	1.400	700
<b>207 CC VTI</b>							1598   2007-11
	4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
<b>207 CC THP</b>							1598   2007-11
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>308 (I.S.) 1.6 THP 200 CV</b>							1598   2010-11
	7.100	5.700	4.800	3.800	2.400	1.900	1.000

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>308 (I.S.) CC 1.6 VTI</b>							1598   2009-11
	5.300	4.300	3.600	2.900	1.800	1.400	700
<b>308 (I.S.) CC 1.6 THP 140/150/6 CV</b>							1598   2009-11
	6.600	5.300	4.400	3.500	2.200	1.800	900
<b>308 (I.S.) CC 1.6 THP 200 CV</b>							1598   2010-11
	7.900	6.300	5.300	4.200	2.600	2.100	1.100
<b>J7/J9</b>							1468-2304   1965-89
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700

## PEUGEOT DANGEL

FRANCIA

<b>504 BREAK</b>							1971-2304   1980-85
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
<b>504 PICK UP</b>							1971-2304   1982-85
	12.500	10.000	8.300	6.600	4.200	3.300	1.700

## PLYMOUTH

STATI UNITI

<b>DELUXE/SPECIAL DELUXE 2/4 PORTE</b>							3554-4537   1946-56
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>CONCORD/SAVOY BERLINA 2/4 PORTE</b>							3554-4537   1946-56
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>CRANBROOK/PLAZA BERLINA 2/4 PORTE</b>							3554-4537   1946-56
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>SPECIAL DELUXE/CRANBROOK CONV.LE</b>							3554-4537   1946-56
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>BELVEDERE BERLINA 2/4 PORTE</b>							3554-4537   1946-56
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>SAVOY/BELVEDERE/CRANBROOK S.W.</b>							3570-4537   1951-56
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>SAVOY/FURY BERLINA 2/4 PORTE</b>							3767-5913   1957-60
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>BELVEDERE BERLINA 2/4 PORTE</b>							3767-5913   1957-60
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>BELVEDERE BERLINA 2/4 PORTE</b>							3685-7210   1961-74
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>SPECIAL DELUXE STATION WAGON</b>							3554-3570   1946-50
	105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000
<b>BELVEDERE CONVERTIBLE</b>							3554-4537   1946-56
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>BELVEDERE CONVERTIBLE</b>							4930-5913   1957-60
	113.000	90.000	75.000	60.000	37.500	30.000	15.000
<b>BELVEDERE CONVERTIBLE</b>							5208-7210   1961-70
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>SAVOY/BELVEDERE COUPÉ</b>							3767-5913   1957-60
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>FURY COUPÉ</b>							5211   1956
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>FURY COUPÉ</b>							5208-5735   1957-58
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>FURY CONVERTIBLE</b>							5208-7210   1961-70
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>SPORT FURY CONVERTIBLE</b>							4930-5913   1957-60
	113.000	90.000	75.000	60.000	37.500	30.000	15.000
<b>SPORT FURY CONVERTIBLE</b>							5208-7210   1961-70
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>SATELLITE/GRAN FURY BERLINA 2/4 P.</b>							3685-7210   1961-74
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>FURY/SPORT FURY BERLINA 2/4 PORTE</b>							3685-7210   1961-74
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>FURY STATION WAGON</b>							3685-7210   1961-74
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>SUBURBAN STATION WAGON</b>							3767-5913   1957-60
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>SUBURBAN STATION WAGON</b>							3685-7210   1961-74
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>VALIANT 2/4 PORTE</b>							2784-5208   1960-70
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>VALIANT CONVERTIBLE</b>							2784   1963-66
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>BARRACUDA CONVERTIBLE</b>							3685-6273   1967-69
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>BARRACUDA CONVERTIBLE</b>							3685-6273   1970-71
	51.000	41.000	34.000	27.200	17.000	13.600	6.800
<b>BARRACUDA COUPÉ</b>							3685-6273   1964-69
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>BARRACUDA COUPÉ</b>							3685-6273   1970-71
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>BARRACUDA COUPÉ</b>							3685-5896   1972-74
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>BARRACUDA COUPÉ 273/318 CU<sup>3</sup></b>							4473-5208   1964-67
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>CUDA CONVERTIBLE</b>							5569-7210   1970-71
	150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000
<b>CUDA CONVERTIBLE 440</b>							7210   1970-71
	200.000	160.000	135.000	108.000	67.500	54.000	26.900
<b>CUDA COUPÉ</b>							5569-7210   1970-71
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>CUDA COUPÉ 440 SLX PACK</b>							7210   1970-71
	140.000	113.000	95.000	76.000	47.500	38.000	18.900

### CUDA COUPÉ HEMI

6998 | 1970-71

Se le prime due generazioni della Plymouth Barracuda avevano il pianale in comune con il modello Valiant, la terza serie del 1970 adotta una piattaforma nuova e più grande, gemella della Dodge Challenger. Cresce quindi di dimensioni e di segmento. Le Cuda sono le versioni sportive, equipaggiate con motori V8: il 383 pollici cubi da 335 CV, il 440 (da 375 o 390 CV) e il top di gamma 426 Hemi da 425 CV. L'allestimento è corsaiolo, la gamma colori squillante, la lista di accessori lunga come l'elenco del telefono. Piccole novità per il 1971. Oggi le Cuda sono tra le muscle car più idoltrate dagli appassionati.

260.000	210.000	175.000	140.000	87.000	70.000	35.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------



<b>ROADRUNNER CONVERTIBLE</b>							6273-7210   1969-70
	72.000	57.500	48.000	38.500	24.000	19.200	9.600
<b>ROADRUNNER/GTX COUPÉ</b>							6273-7210   1967-73
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>ROADRUNNER/GTX COUPÉ HEMI</b>							6998   1967-71
	190.000	155.000	130.000	102.000	64.000	51.000	25.600

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso	A+	A	AB	BA	B+	B	C

### SUPERBIRD

7210 | 1970

Derivata dalla Plymouth Road Runner, la sportiva del marchio, e gemella della Dodge Charger Daytona, la Superbird è una versione stradale per le corse Nascar. Caratteristico il muso in resina aerodinamica e l'alettone posteriore gigantesco. Il motore è il 426 Hemi da 425 CV (ma sono disponibili anche i 440 da 375-390 CV). Della Hemi ne sono state costruite solamente 135 unità. In totale le Superbird del 1970 sono circa 2.000, di cui la metà sopravvivono ancora oggi.

225.000	180.000	150.000	120.000	75.000	60.000	30.000
---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------



<b>SUPERBIRD HEMI</b>							6998   1970
	400.000	320.000	270.000	215.000	135.000	107.000	53.500
<b>PROWLER</b>							3500   1996
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000

### PONTIAC

STATI UNITI

<b>TORPEDO/STREAMLINER 2/4 PORTE</b>							3914-4389   1946-52
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>STREAMLINER STATION WAGON</b>							3914-4389   1946-49
	120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
<b>TORPEDO CONVERTIBLE</b>							3914-4389   1946-52
	48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
<b>CHIEFTAIN CONVERTIBLE</b>							3914-4389   1946-52
	48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
<b>CHIEFTAIN BERLINA 2/4 PORTE</b>							3914-4389   1946-52
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>CHIEFTAIN/SAFARI STATION WAGON</b>							3914-6371   1949-60
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>STREAMLINER STATION WAGON</b>							3914-6371   1949-60
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>TORPEDO/CHIEFTAIN COUPÉ</b>							3914-4389   1949-52
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>CHIEFTAIN BERLINA 2/4 PORTE</b>							3914-6371   1953-60
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>STAR CHIEF/CATALINA 2/4 PORTE</b>							3914-6371   1953-60
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>CATALINA/VENTURA/STAR CHIEF COUPÉ</b>							3914-6371   1953-60
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>CHIEFTAIN CONVERTIBLE</b>							3914-6371   1953-60
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>STAR CHIEF/CATALINA CONVERTIBLE</b>							3914-6371   1953-60
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>SAFARI</b>							4701-5683   1955-57
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>BONNEVILLE CONVERTIBLE IN.</b>							5683   1957
	165.000	135.000	112.000	89.000	56.000	44.500	22.300
<b>BONNEVILLE COUPÉ</b>							6051   1958
	96.000	77.000	64.000	51.000	32.000	25.600	12.800
<b>BONNEVILLE COUPÉ IN.</b>							6060   1958
	96.000	77.000	64.000	51.000	32.000	25.600	12.800
<b>BONNEVILLE CONVERTIBLE</b>							6060   1958
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>BONNEVILLE CONVERTIBLE IN.</b>							6060   1958
	140.000	113.000	95.000	76.000	47.500	38.000	18.900

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>STAR CHIEF/BONNEVILLE 2/4 P./S.W.</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>EXECUTIVE BERLINA 2/4 PORTE/S.W.</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>CATALINA/VENTURA/STAR CHIEF COUPÉ</b>							
	26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500
<b>BONNEVILLE/EXECUTIVE COUPÉ</b>							
	26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500
<b>STAR CHIEF/CATALINA CONVERTIBLE</b>							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>CATALINA/VENTURA 2/4 PORTE/S.W.</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>VENTURA/BONNEVILLE CONVERTIBLE</b>							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>FIREBIRD (I.S.) CONVERTIBLE</b>							
	40.000	32.000	26.500	21.200	13.300	10.600	5.300
<b>FIREBIRD (I.S.) COUPÉ</b>							
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>FIREBIRD (II S.) COUPÉ</b>							
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>FIREBIRD (III S.)/TRANS AM</b>							
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.600
<b>FIREBIRD (III S.)/TRANS AM CONV.</b>							
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>FIREBIRD IV S.</b>							
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>FIREBIRD IV S. 6 CIL.</b>							
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.400
<b>FIREBIRD (IV S.) CONVERTIBLE</b>							
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>FIREBIRD IV S. CONVERTIBLE 6 CIL.</b>							
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.600
<b>GRAND PRIX COUPÉ</b>							
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>GRAND PRIX COUPÉ</b>							
	26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.600
<b>GTO CONVERTIBLE</b>							
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>GTO CONVERTIBLE</b>							
	70.000	56.000	46.500	37.000	23.300	18.600	9.300
<b>GTO CONVERTIBLE JUDGE</b>							
	200.000	160.000	135.000	108.000	67.500	54.000	26.900

## GTO COUPÉ

6371 | 1964-67

La GTO è considerata la "madre" di tutte le muscle car degli anni Sessanta. Nei primi due anni di produzione (1964-65) GTO è semplicemente un'opzione sportiva della "medium-size" Pontiac Le Mans. Il successo la fa diventare un modello a se stante. In pratica l'idea è quella di installare un V8 più grande e potente (delle "full size") in una scocca di dimensioni più contenute. Disponibile come coupé, coupé hard top e convertibile, la GTO ha un 6,4 litri da 325 CV. Il pacchetto GTO costa 295 dollari, ma si possono poi aggiungere altri accessori quali il carburatore maggiorato, il differenziale autobloccante, il cambio sportivo o automatico eccetera. Una GTO full optional costa quasi il doppio di una normale Le Mans. Nel triennio seguente, il successo della GTO si consolida, diventando una delle muscle car più amate.

66.000	53.000	44.000	35.000	22.000	17.600	8.800
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>GTO COUPÉ</b>							
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>GTO COUPÉ</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>GTO COUPÉ JUDGE</b>							
	117.000	94.000	78.000	62.500	39.000	31.000	15.600
<b>LE MANS 2/4 PORTE/STATION W.</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>LE MANS CONVERTIBLE</b>							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.</b>							
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.600
<b>TEMPEST 2/4 PORTE/STATION W.</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>TEMPEST CONVERTIBLE</b>							
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>TEMPEST CONVERTIBLE</b>							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>TRANS AM</b>							
	130.000	106.000	88.000	70.500	44.000	35.000	17.600
<b>TRANS AM</b>							
	55.000	44.000	36.500	29.200	18.300	14.600	7.300

## TRANS AM

4930-6552 | 1974-81

Una delle sportive più celebrate in America, che in Europa ha avuto una discreta diffusione in Gran Bretagna, Belgio, Olanda e Germania. Quelle presenti in Italia sono tutte di importazione. Trans Am è la sigla che identifica le versioni più sportive e potenti della gamma Firebird, introdotta nel 1967. Nel febbraio del 1970 viene commercializzata la seconda generazione che, con diversi aggiornamenti di meccanica e di carrozzeria, arriva fino al 1981. I prezzi variano a seconda della motorizzazione e dell'allestimento. I costi di restauro sono accettabili, come su ogni auto americana di grande serie.

34.000	27.000	22.500	18.000	11.300	9.000	4.500
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



Per ordini o informazioni sulle riviste

**ED EditorialeDomus**

 puoi contattare il servizio abbonamenti  
al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.abbonamenti@edidomus.it**

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

## PORSCHE

GERMANIA

Nel 1948 nasce in un'officina di Gmünd, in Carinzia, la prima Porsche 356, una roadster leggera (585 kg) che adotta meccanica in gran parte derivata da quella della Volkswagen Maggiolino, anch'essa scaturita da un progetto di Ferdinand Porsche. La produzione in serie viene avviata nel 1950 presso a Zuffenhausen, dove la Porsche KG si è nel frattempo trasferita; l'anno successivo muore Ferdinand e l'azienda passa ufficialmente nelle mani del figlio Ferry Porsche. È della fine del 1952 la nascita del logo, che riproduce gli stemmi di Stoccarda e del Württemberg. Brillanti e affidabili, le Porsche iniziano a praticare i campi di gara e a essere vendute in tutti i continenti. Nel 1964 arriva la 911 (la 901 è presentata nel 1963, ma dopo poche decine di esemplari prodotti viene rinominata 911), prima di una serie interminabile di generazioni che continua tuttora. La 924 del 1975 è il primo modello a motore anteriore; due anni dopo è la volta della 928. Nel 1996 la Boxster dà nuova linfa vitale alla Casa, divenendo un bestseller. Altro modello di enorme successo è la Suv Cayenne del 2002. Dall'agosto 2012 l'intero capitale azionario della società è nelle mani del gruppo Volkswagen.

### 356 1100 (40 CV)

1086 | 1950-51

Il primo periodo di produzione della 356 vede un continuo affinamento stilistico della carrozzeria. Inizialmente i paraurti sono a filo della sagoma, ma a partire dall'anno modello 1953 vengono distanziati dal corpo vettura e dotati di rostri. Nel medesimo anno il parabrezza, prima diviso in due parti, diviene in un pezzo unico, curvato al centro. Modifiche poi riguardano la maniglia del cofano anteriore e le luci. Nonostante la potenza limitata del sue 4 cilindri boxer, la 356 raggiunge circa i 140 km/h.

320.000	260.000	200.000	170.000	140.000	100.000	60.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------



<b>356 1100 (40 CV) CABRIOLET</b>	1086	1950-51				
400.000	325.000	250.000	215.000	175.000	125.000	75.000
<b>356 1100 (40 CV)</b>	1086	1952-54				
190.000	155.000	120.000	102.000	84.000	60.000	36.000
<b>356 1100 (40 CV) CABRIOLET</b>	1086	1952-54				
240.000	195.000	150.000	130.000	105.000	75.000	45.000
<b>356 1300 (44 CV)</b>	1286	1951-54				
145.000	117.000	90.000	77.000	63.000	45.000	27.000
<b>356 1300 (60 CV) S</b>	1290	1953-55				
160.000	130.000	100.000	85.000	70.000	50.000	30.000
<b>356 1300 (44 CV) CABRIOLET</b>	1286	1951-54				
175.000	145.000	110.000	94.000	77.000	55.000	33.000
<b>356 1500 (60 CV)</b>	1488	1951-52				
160.000	130.000	100.000	85.000	70.000	50.000	30.000
<b>356 1500 (60 CV) CABRIOLET</b>	1488	1951-52				
180.000	145.000	120.000	96.000	60.000	48.000	24.000
<b>356 1500 (54 CV)</b>	1488	1952-55				
160.000	130.000	100.000	85.000	70.000	50.000	30.000
<b>356 1500 (54 CV) CABRIOLET</b>	1488	1952-55				
200.000	165.000	125.000	106.000	88.000	62.500	37.500
<b>356 1500 (70 CV) SUPER</b>	1488	1952-55				
165.000	130.000	110.000	88.000	55.000	44.000	22.000

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

<b>356 1500 (70 CV) SUPER CABRIOLET</b>	1488	1952-55				
205.000	160.000	135.000	108.000	67.500	54.000	27.000
<b>356 1500 (100 CV) GS CARRERA</b>	1498	1955				
550.000	465.000	405.000	325.000	245.000	160.000	81.000
<b>356 1500 (54 CV) SPEEDSTER</b>	1488	1954				
340.000	290.000	250.000	200.000	150.000	101.000	50.500
<b>356 A 1300 (44 CV)</b>	1286	1954-55				
150.000	124.000	95.000	81.000	66.500	47.500	28.500
<b>356 A 1300 (44 CV) CABRIOLET</b>	1286	1954-55				
190.000	155.000	120.000	102.000	84.000	60.000	36.000
<b>356 A 1300 (44 CV)</b>	1286	1955-57				
150.000	124.000	95.000	81.000	66.500	47.500	28.500
<b>356 A 1300 (44 CV) CABRIOLET</b>	1286	1955-57				
190.000	155.000	120.000	102.000	84.000	60.000	36.000
<b>356 A 1300 (60 CV) S</b>	1286	1954-55				
150.000	124.000	95.000	81.000	66.500	47.500	28.500
<b>356 A 1300 (60 CV) S CABRIOLET</b>	1286	1954-55				
190.000	155.000	120.000	102.000	84.000	60.000	36.000
<b>356 A 1300 (60 CV) S</b>	1286	1955-57				
150.000	124.000	95.000	81.000	66.500	47.500	28.500
<b>356 A 1300 (60 CV) S CABRIOLET</b>	1286	1955-57				
190.000	155.000	120.000	102.000	84.000	60.000	36.000
<b>356 A 1600 (60 CV)</b>	1582	1955-59				
145.000	117.000	90.000	77.000	63.000	45.000	27.000
<b>356 A 1600 (60 CV) CABRIOLET</b>	1582	1955-59				
185.000	150.000	115.000	98.000	81.000	57.500	34.500
<b>356 A 1600 (75 CV) S</b>	1582	1955-59				
145.000	117.000	90.000	77.000	63.000	45.000	27.000
<b>356 A 1600 (75 CV) S CABRIOLET</b>	1582	1955-59				
185.000	150.000	115.000	98.000	81.000	57.500	34.500
<b>356 A 1500 (100 CV) GS CARRERA</b>	1498	1955-57				
550.000	465.000	405.000	325.000	245.000	160.000	81.000
<b>356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA</b>	1587	1958-59				
580.000	490.000	425.000	340.000	255.000	170.000	85.000
<b>356 A 1500 (110 CV) GT CARRERA</b>	1498	1956-57				
700.000	600.000	520.000	415.000	310.000	210.000	104.000
<b>356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA</b>	1587	1958-59				
700.000	600.000	520.000	415.000	310.000	210.000	104.000

### 356 A 1600 (60 CV) SPEEDSTER

1582 | 1955-58

Questa versione scoperta, particolarmente spartana, nasce con la Pre A, su richiesta dell'importatore americano Max Hoffman, ma si diffonde e diventa presto un mito con la serie A. All'esterno si distingue per il parabrezza ribassato e per l'assenza di finestrini; all'interno ci sono un quadro strumenti specifico e sedili anatomici stile "bucket". L'aspetto più "frugale" e le prestazioni più brillanti, rispetto a quelle della Coupé e della Cabriolet, la fanno preferire dalla clientela più giovane e spregiudicata. Oggi la Speedster è tra le 356 più quotate.

320.000	275.000	235.000	190.000	140.000	95.000	47.500
---------	---------	---------	---------	---------	--------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>356 A 1500 (100 CV) GS CARRERA SP.</b>							1498   1955-57
	1.000.000	850.000	740.000	590.000	445.000	295.000	150.000
<b>356 A 1600 (140 CV) GT CARRERA SP.</b>							1587   1958-59
	1.000.000	850.000	740.000	590.000	445.000	295.000	150.000
<b>356 A 1600 (140 CV) GS CARRERA SP.</b>							1587   1958-59
	810.000	690.000	600.000	480.000	360.000	240.000	120.000

### 356 1600 (60 CV) CONVERTIBLE D 1582 | 1958-59

Col model year 1959, la spartana Speedster viene tolta di produzione e sostituita da una versione più confortevole, allestita dalla carrozzeria Drauz e distinta dal parabrezza più alto e squadrato, dai finestrini discendenti e da una capote più strutturata e protettiva. La produzione è limitata dall'agosto 1958 al settembre 1959, per un totale di 1330 esemplari. Considerata una versione di transizione, la Convertible D finora è stata meno amata della Speedster, ma la maggiore versatilità e soprattutto la sua rarità ne fanno un pezzo d'alta collezione.

	225.000	190.000	165.000	130.000	99.000	66.000	33.000
--	---------	---------	---------	---------	--------	--------	--------



<b>356 B 1600 (60 CV)</b>							1582   1959-60
	93.000	75.000	58.000	49.500	40.500	29.000	17.400
<b>356 B 1600 (60 CV) CABRIOLET</b>							1582   1959-60
	111.000	90.000	69.500	59.000	48.500	35.000	20.900
<b>356 1600 (60 CV) ROADSTER</b>							1582   1959-61
	180.000	155.000	135.000	107.000	80.000	53.500	26.700
<b>356 B 1600 (75 CV) S</b>							1582   1959-63
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>356 B 1600 (75 CV) S CABRIOLET</b>							1582   1959-63
	111.000	90.000	69.500	59.000	48.500	35.000	20.900
<b>356 B 1600 (90 CV) S</b>							1582   1960-63
	96.000	78.000	60.000	51.000	42.000	30.000	18.000
<b>356 B 1600 (90 CV) S CABRIOLET</b>							1582   1960-63
	120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
<b>356 B 1600 (115 CV) GS CARRERA</b>							1587   1960-61
	485.000	415.000	360.000	290.000	215.000	145.000	72.000
<b>356 B 1600 (115 CV) GT CARRERA</b>							1587   1960-61
	550.000	465.000	405.000	325.000	245.000	160.000	81.000
<b>356 B 1600 (60 CV)</b>							1582   1961-63
	85.000	69.000	53.000	45.000	37.000	26.500	15.900
<b>356 B 1600 (60 CV) CABRIOLET</b>							1582   1961-63
	108.000	88.000	67.500	57.500	47.000	33.500	20.200
<b>356 B 2000 (130 CV) GS CARRERA</b>							1966   1961-63
	485.000	415.000	360.000	290.000	215.000	145.000	72.000
<b>356 B 2000 (130 CV) GT CARRERA</b>							1966   1961-63
	550.000	465.000	405.000	325.000	245.000	160.000	81.000
<b>356 C 1600 (75 CV)</b>							1582   1963-65
	101.000	82.000	63.000	53.500	44.000	31.500	18.900

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>356 C 1600 (75 CV) CABRIOLET</b>							1582   1963-65
	135.000	111.000	85.000	72.500	59.500	42.500	25.500
<b>356 SC 1600 (95 CV)</b>							1582   1963-65
	109.000	88.000	68.000	58.000	47.500	34.000	20.400
<b>356 SC 1600 (95 CV) CABRIOLET</b>							1582   1963-65
	150.000	124.000	95.000	81.000	66.500	47.500	28.500
<b>356 C 2000 (130 CV) GS CARRERA</b>							1966   1963-66
	465.000	395.000	345.000	275.000	205.000	140.000	69.000
<b>911 2.0 (CARB. SOLEX)</b>							1991   1963-64
	280.000	230.000	175.000	150.000	123.000	88.000	52.500
<b>911 2.0</b>							1991   1965-68
	140.000	114.000	88.000	75.000	61.500	44.000	26.400
<b>911 2.0 S (CARBURATORI)</b>							1991   1966-68
	210.000	170.000	140.000	112.000	70.000	56.000	28.000
<b>911 2.0 S (CARBURATORI) TARGA</b>							1991   1966-68
	180.000	145.000	120.000	96.000	60.000	48.000	24.000
<b>911 2.0 L</b>							1991   1967-68
	160.000	130.000	100.000	85.000	70.000	50.000	30.000
<b>911 2.0 L TARGA</b>							1991   1967-68
	170.000	135.000	105.000	89.000	73.500	52.500	31.500
<b>911 2.0 T</b>							1991   1967-68
	104.000	85.000	65.000	55.500	45.500	32.500	19.500
<b>911 2.0 T TARGA</b>							1991   1967-68
	104.000	85.000	65.000	55.500	45.500	32.500	19.500
<b>911 2.0 E</b>							1991   1967-69
	117.000	95.000	73.000	62.000	51.000	36.500	21.900
<b>911 2.0 E TARGA</b>							1991   1967-69
	117.000	95.000	73.000	62.000	51.000	36.500	21.900
<b>911 2.0 T</b>							1991   1968-69
	104.000	85.000	65.000	55.500	45.500	32.500	19.500

### 911 2.0 T TARGA 1991 | 1968-69

Il model year 1969, lanciato nell'agosto 1968, segna l'esordio della serie B, che vanta l'incremento del passo di circa 6 cm, per aumentare la stabilità e quindi la tenuta di strada. La versione T, la meno potente della gamma con 110 CV, è l'unica a mantenere l'alimentazione a carburatori, più semplice da mettere a punto, rispetto a quella a iniezione meccanica delle versioni E ed S. La nuova Targa, che, al posto del lunotto in acetato ripiegabile, ha ora il lunotto in vetro, atermico come quello della coupé, si rivela più versatile della serie precedente.

	104.000	85.000	65.000	55.500	45.500	32.500	19.500
--	---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



<b>911 2.0 S (INIEZIONE)</b>							1991   1968-69
	180.000	145.000	120.000	96.000	60.000	48.000	24.000
<b>911 2.0 S (INIEZIONE) TARGA</b>							1991   1968-69
	160.000	125.000	105.000	84.000	52.500	42.000	21.000
<b>911 2.2 T</b>							2195   1969-71
	109.000	88.000	68.000	58.000	47.500	34.000	20.400

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>911 2.2 T TARGA</b>							2195   1969-71
	109.000	88.000	68.000	58.000	47.500	34.000	20.400
<b>911 2.2 E</b>							2195   1969-71
	140.000	114.000	88.000	75.000	61.500	44.000	26.400
<b>911 2.2 E TARGA</b>							2195   1969-71
	140.000	114.000	88.000	75.000	61.500	44.000	26.400
<b>911 2.2 S</b>							2195   1969-71
	190.000	150.000	125.000	100.000	62.500	50.000	25.000
<b>911 2.2 S TARGA</b>							2195   1969-71
	165.000	130.000	110.000	88.000	55.000	44.000	22.000
<b>911 2.4 T</b>							2341   1971-73
	125.000	101.000	78.000	66.500	54.500	39.000	23.400
<b>911 2.4 T TARGA</b>							2341   1971-73
	125.000	101.000	78.000	66.500	54.500	39.000	23.400
<b>911 2.4 E</b>							2341   1971-73
	150.000	121.000	93.000	79.000	65.000	46.500	27.900
<b>911 2.4 E TARGA</b>							2341   1971-73
	150.000	121.000	93.000	79.000	65.000	46.500	27.900
<b>911 2.4 S</b>							2341   1971-73
	205.000	160.000	135.000	108.000	67.500	54.000	27.000
<b>911 2.4 S TARGA</b>							2341   1971-73
	180.000	145.000	120.000	96.000	60.000	48.000	24.000

### 911 2.7 CARRERA RS

2687 | 1972-73

Nuova versione al vertice della gamma 1973, è caratterizzata dallo spoiler sul cofano motore "a coda d'anatra" e dai parafranghi posteriori allargati per alloggiare pneumatici più larghi di quelli montati sull'asse anteriore. Sui fianchi spiccano gli adesivi Carrera in tinta con la parte centrale dei cerchi Fuchs. Il suo motore è il primo 2,7 litri montato su una 911; dotato di iniezione meccanica, sviluppa 210 CV e garantisce un'accelerazione 0-100 in 6,5 secondi e una velocità massima di 240 km/h. La prima RS stradale oggi è molto ambita.

610.000	520.000	450.000	360.000	270.000	180.000	90.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------



<b>911 2.7 CARRERA RS LIGHTWEIGHT</b>							2687   1972-73
	880.000	750.000	650.000	520.000	390.000	260.000	130.000
<b>911 2.7</b>							2687   1974-75
	57.000	45.500	38.000	30.500	19.000	15.200	7.600
<b>911 2.7 TARGA</b>							2687   1974-75
	58.500	47.000	39.000	31.000	19.500	15.600	7.800
<b>911 2.7 S</b>							2687   1973-75
	64.500	51.500	43.000	34.500	21.500	17.200	8.600
<b>911 2.7 S TARGA</b>							2687   1973-75
	66.000	53.000	44.000	35.000	22.000	17.600	8.800
<b>911 2.7 CARRERA</b>							2687   1974-75
	140.000	114.000	88.000	75.000	61.500	44.000	26.400
<b>911 2.7 CARRERA TARGA</b>							2687   1974-75
	135.000	108.000	83.000	70.500	58.000	41.500	24.900

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>911 2.7 UNIFICATA</b>							2687   1976-77
	54.000	43.000	36.000	28.800	18.000	14.400	7.200
<b>911 2.7 UNIFICATA TARGA</b>							2687   1976-77
	58.500	47.000	39.000	31.000	19.500	15.600	7.800
<b>911 3.0 CARRERA</b>							2994   1975-77
	98.000	78.000	65.000	52.000	32.500	26.000	13.000
<b>911 3.0 CARRERA TARGA</b>							2994   1975-77
	87.000	69.500	58.000	46.500	29.000	23.200	11.600

### 911 (930) 3.0 TURBO

2993 | 1975-77

Presentata al Salone di Parigi del 1974, è riconoscibile per i quattro parafranghi allargati, che davanti alloggiavano ruote da 7" e dietro da 8", per lo spoiler anteriore e per l'alettone posteriore. La dotazione di serie comprende alzacristalli elettrici, lavafari, tergilunotto e fendinebbia. Il motore, con turbocompressore KKK 3 LDZ, eroga 260 CV, capaci di fiondarla da 0 a 100 km/h in 6 secondi e di catapultarla a 250 km/h. Il comportamento insidioso dovuto all'azione poco modulabile del turbo caratterizza una delle Porsche entrate nella leggenda.

170.000	135.000	100.000	85.000	75.000	60.000	30.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------



<b>911 (930) 3.3 TURBO</b>							3299   1977-88
	145.000	115.000	85.000	72.500	64.000	51.000	25.500
<b>911 (930) 3.3 TURBO</b>							3299   1988-89
	160.000	130.000	95.000	81.000	71.500	57.000	28.500
<b>911 (930) 3.3 TURBO TARGA</b>							3299   1988-89
	160.000	130.000	100.000	85.000	70.000	50.000	30.000
<b>911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET</b>							3299   1987-88
	160.000	130.000	100.000	85.000	70.000	50.000	30.000
<b>911 (930) 3.3 TURBO CABRIOLET</b>							3299   1988-89
	175.000	145.000	110.000	94.000	77.000	55.000	33.000
<b>911 3.0 SC (180-188 CV)</b>							2994   1977-80
	57.000	45.500	38.000	30.500	19.000	15.200	7.600
<b>911 3.0 SC (180-188 CV) TARGA</b>							2994   1977-80
	51.500	43.500	38.000	30.500	22.800	15.200	7.600
<b>911 3.0 SC (204 CV)</b>							2994   1980-83
	64.500	51.500	43.000	34.500	21.500	17.200	8.600
<b>911 3.0 SC (204 CV) TARGA</b>							2994   1980-83
	64.500	51.500	43.000	34.500	21.500	17.200	8.600

Per ordini e chiarimenti sui prodotti di vendita diretta (volumi e raccoglitori)

**ED Editoriale Domus**

puoi contattare il servizio clienti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.vendite@edidomus.it**

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

### 911 3.0 SC (204 CV) CABRIOLET

2994 | 1983

Basata sul prototipo a trazione integrale esposto a Francoforte nel 1981, la Cabriolet, nella versione definitiva a trazione solo posteriore, viene presentata al Salone di Ginevra del 1982. La nuova nata, che non sostituisce la Targa, incontra subito i favori del pubblico e negli anni a seguire riscuoterà sempre più successo. Destinata a un'utenza che non vuole sempre sfruttare le prestazioni velocistiche della 911, la Cabriolet ne valorizza invece la capacità di viaggiare senza problemi anche a basse andature, magari su un lungomare. E, in caso di pioggia, la capote "tiene".

66.000	53.000	44.000	35.000	22.000	17.600	8.800
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>911 3.2 CARRERA</b>	3164	1983-89				
77.000	62.500	48.000	41.000	33.500	24.000	14.400
<b>911 3.2 CARRERA TARGA</b>	3164	1983-89				
69.000	56.000	43.000	36.500	30.000	21.500	12.900
<b>911 3.2 CARRERA CABRIOLET</b>	3164	1983-89				
77.000	62.500	48.000	41.000	33.500	24.000	14.400
<b>911 3.2 CARRERA SPEEDSTER</b>	3164	1988-89				
215.000	185.000	160.000	130.000	96.000	64.000	32.000
<b>911 3.2 CARRERA SPEEDSTER T. LOOK</b>	3164	1989				
190.000	160.000	140.000	112.000	84.000	56.000	28.000
<b>959</b>	2850	1987-88				
1.000.000	860.000	750.000	600.000	450.000	300.000	150.000

### 911 (964) CARRERA 2

3600 | 1989-94

I paraurti più massicci e senza soffiotti, le minigonne laterali e l'alettone posteriore che si solleva automaticamente oltre i 90 km/h caratterizzano la nuova serie, che viene lanciata nell'inedita versione Carrera 4, a trazione integrale. L'anno seguente arriverà anche la Carrera 2, identica ma con la normale trazione posteriore. Il motore, ora di 3,6 litri, eroga 250 CV. Nel 1990 arriverà anche il cambio automatico/manuale Tiptronic, a controllo elettronico. La 964 è più tecnologica, ma sempre affidabile.

72.000	58.500	45.000	38.500	31.500	22.500	13.500
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



<b>911 (964) CARRERA 2 TIPTRONIC</b>	3600	1989-93				
64.000	52.000	40.000	34.000	28.000	20.000	12.000
<b>911 (964) CARRERA 2 TARGA</b>	3600	1989-93				
80.000	65.000	50.000	42.500	35.000	25.000	15.000

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>911 (964) CARRERA 2 TARGA TIPTRONIC</b>	3600	1989-93				
72.000	58.500	45.000	38.500	31.500	22.500	13.500
<b>911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET</b>	3600	1989-94				
80.000	65.000	50.000	42.500	35.000	25.000	15.000
<b>911 (964) CARRERA 2 CABRIOLET TIP.</b>	3600	1989-93				
72.000	58.500	45.000	38.500	31.500	22.500	13.500
<b>911 (964) CARRERA 4</b>	3600	1989-94				
64.000	52.000	40.000	34.000	28.000	20.000	12.000
<b>911 (964) CARRERA 4 TARGA</b>	3600	1989-94				
72.000	58.500	45.000	38.500	31.500	22.500	13.500
<b>911 (964) CARRERA 4 CABRIOLET</b>	3600	1989-94				
72.000	58.500	45.000	38.500	31.500	22.500	13.500
<b>911 (964) TURBO 3.3</b>	3299	1990-92				
145.000	117.000	90.000	77.000	63.000	45.000	27.000
<b>911 (964) TURBO 3.6</b>	3600	1992-94				
190.000	155.000	120.000	102.000	84.000	60.000	36.000
<b>911 (964) CARRERA RS</b>	3600-3746	1991-93				
270.000	220.000	170.000	145.000	119.000	85.000	51.000
<b>911 (964) CARRERA SPEEDSTER</b>	3600	1993-94				
240.000	195.000	150.000	130.000	105.000	75.000	45.000
<b>911 (964) CARRERA SPEEDSTER T. LOOK</b>	3600	1993-94				
560.000	455.000	350.000	300.000	245.000	175.000	105.000
<b>911 (993) CARRERA</b>	3600	1993-95				
71.500	61.000	53.000	42.500	32.000	21.200	10.600
<b>911 (993) CARRERA TIPTRONIC</b>	3600	1993-95				
63.500	54.000	47.000	37.500	28.200	18.800	9.400
<b>911 (993) CARRERA</b>	3600	1995-98				
78.000	66.500	58.000	46.500	35.000	23.200	11.600
<b>911 (993) CARRERA TIPTRONIC</b>	3600	1995-98				
70.000	60.000	52.000	41.500	31.000	20.800	10.400
<b>911 (993) CARRERA TARGA</b>	3600-3746	1995-98				
90.000	73.000	56.000	47.500	39.000	28.000	16.800
<b>911 (993) CARRERA TARGA TIPTRONIC</b>	3600-3746	1995-98				
80.000	65.000	50.000	42.500	35.000	25.000	15.000
<b>911 (993) CARRERA CABRIOLET</b>	3600	1994-95				
90.000	73.000	56.000	47.500	39.000	28.000	16.800
<b>911 (993) CARRERA CABRIOLET TIP.</b>	3600	1994-95				
80.000	65.000	50.000	42.500	35.000	25.000	15.000
<b>911 (993) CARRERA CABRIOLET</b>	3600	1995-98				
91.000	74.000	57.000	48.500	40.000	28.500	17.100
<b>911 (993) CARRERA CABRIOLET TIP.</b>	3600	1995-98				
82.000	66.500	51.000	43.500	35.500	25.500	15.300
<b>911 (993) CARRERA 4</b>	3600	1994-95				
65.000	55.000	48.000	38.500	28.800	19.200	9.600
<b>911 (993) CARRERA 4 CABRIOLET</b>	3600	1994-95				
80.000	65.000	50.000	42.500	35.000	25.000	15.000
<b>911 (993) CARRERA 4</b>	3600	1995-98				
70.000	60.000	52.000	41.500	31.000	20.800	10.400
<b>911 (993) CARRERA 4 CABRIOLET</b>	3600	1995-98				
82.000	66.500	51.000	43.500	35.500	25.500	15.300
<b>911 (993) CARRERA 4S</b>	3600	1995-98				
105.000	85.000	65.500	55.500	46.000	33.000	19.700
<b>911 (993) CARRERA RS</b>	3746	1993-97				
385.000	305.000	255.000	205.000	130.000	102.000	51.000
<b>911 (993) CARRERA S</b>	3600	1996-97				
110.000	90.000	69.000	58.500	48.500	34.500	20.700
<b>911 (993) GT2</b>	3600	1995-98				
1.100.000	900.000	750.000	600.000	375.000	300.000	150.000
<b>911 (993) TURBO 3.6</b>	3600	1995-98				
180.000	145.000	120.000	96.000	60.000	48.000	24.000
<b>911 (993) TURBO 3.6 S</b>	3600	1997-98				
385.000	305.000	225.000	190.000	170.000	135.000	67.500

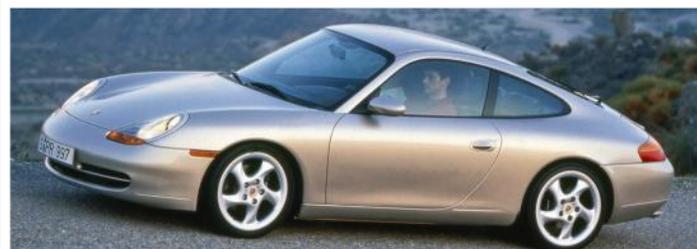
Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

## 911 (996) CARRERA

3387 | 1997-01

Lo stile rimane nella tradizione della 911, ma la 996 è di fatto nuova sia nell'estetica sia nella meccanica. La carrozzeria mostra il padiglione ridisegnato e i fari anteriori con l'“appendice” che si ritroveranno anche sulla Boxster. Alle versioni Coupé e Cabriolet si aggiunge la nuova Targa, con tetto in cristallo. La maggiore novità tecnica riguarda le testate, ora raffreddate ad acqua e con distribuzione a 4 valvole per cilindro a fasatura variabile. La cilindrata è ridotta a 3,4 litri, ma la potenza per la versione base sale a 296 CV.

36.500	31.000	27.000	21.600	16.200	10.800	5.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>911 (996) CARRERA TIPTRONIC</b>	3387	1997-01				
31.000	26.500	23.000	18.400	13.800	9.200	4.600
<b>911 (996) CARRERA CABRIOLET</b>	3387	1998-01				
45.000	36.500	28.000	23.800	19.600	14.000	8.400
<b>911 (996) CARRERA CABRIOLET TIP.</b>	3387	1998-01				
38.500	31.000	24.000	20.400	16.800	12.000	7.200
<b>911 (996) CARRERA 4</b>	3387	1998-01				
30.000	25.600	22.200	17.800	13.300	8.900	4.400
<b>911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET</b>	3387	1998-01				
40.500	34.500	30.000	24.000	18.000	12.000	6.000
<b>911 (996) CARRERA 4 CABRIOLET TIP.</b>	3387	1998-01				
35.000	29.900	26.000	20.800	15.600	10.400	5.200
<b>911 (996) GT1</b>	3198	1997-98				
7.000.000	6.000.000	5.200.000	4.200.000	3.100.000	2.100.000	1.000.000
<b>911 (996) GT2</b>	3600	1998-02				
165.000	140.000	121.000	97.000	72.500	48.500	24.200
<b>911 (996) GT2</b>	3600	2002-04				
170.000	145.000	125.000	100.000	75.000	50.000	25.000
<b>911 (996) GT3</b>	3600	1999-01				
95.000	81.000	70.000	56.000	42.000	28.000	14.000
<b>911 (996) GT3</b>	3600	2003-05				
101.000	86.000	75.000	60.000	45.000	30.000	15.000
<b>911 (996) GT3 RS</b>	3600	2003-05				
255.000	220.000	190.000	150.000	114.000	76.000	38.000
<b>911 (996) CARRERA 3.6</b>	3596	2002-04				
45.000	36.500	28.000	23.800	19.600	14.000	8.400
<b>911 (996) CARRERA 3.6 TIPTRONIC</b>	3596	2001-05				
38.500	31.000	24.000	20.400	16.800	12.000	7.200
<b>911 (996) CARRERA 3.6 TARGA</b>	3596	2002-04				
46.000	39.000	34.000	27.200	20.400	13.600	6.800
<b>911 (996) CARRERA 3.6 TARGA TIP.</b>	3596	2001-05				
40.500	34.500	30.000	24.000	18.000	12.000	6.000
<b>911 (996) CARRERA 3.6 CABRIOLET</b>	3596	2001-05				
49.500	40.500	31.000	26.400	21.700	15.500	9.300
<b>911 (996) CARRERA 3.6 CABRIO TIP.</b>	3596	2001-05				
43.000	35.000	27.000	23.000	18.900	13.500	8.100
<b>911 (996) CARRERA 4 3.6</b>	3596	2002-04				
45.000	36.500	28.000	23.800	19.600	14.000	8.400
<b>911 (996) CARRERA 4 3.6 TIPTRONIC</b>	3596	2001-05				
38.500	31.000	24.000	20.400	16.800	12.000	7.200
<b>911 (996) CARRERA 4 3.6 CABRIOLET</b>	3596	2001-05				
49.500	40.500	31.000	26.400	21.700	15.500	9.300
<b>911 (996) CARRERA 4 3.6 CABRIO TIP.</b>	3596	2001-05				
43.000	35.000	27.000	23.000	18.900	13.500	8.100
<b>911 (996) CARRERA 4S</b>	3596	2002-04				
57.500	47.000	36.000	30.500	25.200	18.000	10.800

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>911 (996) CARRERA 4S TIPTRONIC</b>	3596	2001-05				
51.000	41.500	32.000	27.200	22.400	16.000	9.600
<b>911 (996) CARRERA 4S CABRIOLET</b>	3596	2003-05				
67.000	54.500	42.000	35.500	29.400	21.000	12.600
<b>911 (996) CARRERA 4S CABRIO TIP.</b>	3596	2003-05				
61.000	49.500	38.000	32.500	26.600	19.000	11.400
<b>911 (996) CARRERA 3.6 40° ANNIV.</b>	3596	2003-04				
64.000	52.000	40.000	34.000	28.000	20.000	12.000
<b>911 (996) CARRERA 3.6 40° ANN. TIP.</b>	3596	2003-04				
57.500	47.000	36.000	30.500	25.200	18.000	10.800
<b>911 (996) TURBO 3.6</b>	3600	2000-01				
74.500	63.500	55.000	44.000	33.000	22.000	11.000
<b>911 (996) TURBO 3.6</b>	3600	2001-06				
82.000	69.500	60.500	48.500	36.500	24.200	12.100
<b>911 (996) TURBO 3.6 S</b>	3600	2000-05				
89.000	76.000	66.000	53.000	39.500	26.400	13.200
<b>911 (996) TURBO 3.6 CABRIOLET</b>	3600	2003-06				
92.000	78.000	68.000	54.500	41.000	27.200	13.600
<b>911 (996) TURBO 3.6 S CABRIOLET</b>	3600	2003-06				
101.000	86.000	75.000	60.000	45.000	30.000	15.000
<b>911 (997) CARRERA</b>	3596	2004-09				
38.000	32.000	28.000	22.400	16.800	11.200	5.600
<b>911 (997) CARRERA TIPTRONIC</b>	3596	2004-09				
34.500	29.300	25.500	20.400	15.300	10.200	5.100
<b>911 (997) CARRERA CABRIOLET</b>	3596	2005-09				
48.000	39.000	30.000	25.500	21.000	15.000	9.000
<b>911 (997) CARRERA CABRIOLET TIP.</b>	3596	2005-09				
44.000	36.000	27.500	23.400	19.300	13.800	8.300
<b>911 (997) CARRERA 4</b>	3596	2005-09				
45.000	36.500	28.000	23.800	19.600	14.000	8.400
<b>911 (997) CARRERA 4 TIPTRONIC</b>	3596	2005-09				
41.000	33.000	25.500	21.700	17.900	12.800	7.700
<b>911 (997) TARGA 4</b>	3596	2006-09				
48.000	39.000	30.000	25.500	21.000	15.000	9.000
<b>911 (997) TARGA 4 TIPTRONIC</b>	3596	2006-09				
44.000	36.000	27.500	23.400	19.300	13.800	8.300
<b>911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET</b>	3596	2005-09				
48.000	39.000	30.000	25.500	21.000	15.000	9.000
<b>911 (997) CARRERA 4 CABRIOLET TIP.</b>	3596	2005-09				
44.000	36.000	27.500	23.400	19.300	13.800	8.300
<b>911 (997) CARRERA S</b>	3824	2004-09				
55.500	47.000	41.000	33.000	24.600	16.400	8.200
<b>911 (997) CARRERA S TIPTRONIC</b>	3824	2004-09				
52.000	44.500	38.500	31.000	23.100	15.400	7.700
<b>911 (997) CARRERA S CABRIOLET</b>	3824	2005-09				
65.500	53.500	41.000	35.000	28.700	20.500	12.300
<b>911 (997) CARRERA S CABRIOLET TIP.</b>	3824	2005-09				
61.500	50.000	38.500	32.500	27.000	19.300	11.600
<b>911 (997) CARRERA 4S</b>	3824	2005-09				
62.500	50.500	39.000	33.000	27.300	19.500	11.700
<b>911 (997) CARRERA 4S TIPTRONIC</b>	3824	2005-09				
58.500	47.500	36.500	31.000	25.600	18.300	11.000
<b>911 (997) TARGA 4S</b>	3824	2006-09				
65.500	53.500	41.000	35.000	28.700	20.500	12.300
<b>911 (997) TARGA 4S TIPTRONIC</b>	3824	2006-09				
61.500	50.000	38.500	32.500	27.000	19.300	11.600
<b>911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET</b>	3824	2005-09				
65.500	53.500	41.000	35.000	28.700	20.500	12.300
<b>911 (997) CARRERA 4S CABRIOLET TIP.</b>	3824	2005-09				
61.500	50.000	38.500	32.500	27.000	19.300	11.600
<b>911 (997) TURBO</b>	3600	2006-09				
90.000	77.000	67.000	53.500	40.000	26.800	13.400
<b>911 (997) TURBO CABRIO</b>	3600	2007-09				
104.000	89.000	77.000	61.500	46.000	31.000	15.400
<b>911 (997) GT3</b>	3600	2006-08				
108.000	92.000	80.000	64.000	48.000	32.000	16.000
<b>911 (997) GT3 RS</b>	3600	2006-08				
175.000	150.000	130.000	104.000	78.000	52.000	26.000

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>911 (997) GT3 RS 4.0</b>						3996	2011
	330.000	280.000	245.000	195.000	145.000	98.000	49.000

## CARRERA GT

5733 | 2003-06

Basata sulla concept car presentata al Salone di Ginevra del 2000, questa roadster svelata nel 2003 monta un inedito motore V10 di 5,7 litri con una potenza di 612 CV, collocato in posizione centrale, che inizialmente era destinato a una Sport Prototipo da competizione. Con telaio e carrozzeria in fibra di carbonio, la Carrera GT ha un peso in ordine di marcia di 1335 kg, accelera da 0 a 100 km/h in 3,9 secondi e tocca i 330 km/h. Costruita con metodi artigianali in 1270 esemplari, è una vettura da subito esclusiva, considerata dalla Porsche come una sorta di laboratorio.

1.000.000	860.000	750.000	600.000	450.000	300.000	150.000
-----------	---------	---------	---------	---------	---------	---------



<b>912 1.6</b>						1582	1965-68
	50.500	41.000	31.500	26.800	22.100	15.800	9.500
<b>912 1.6 TARGA</b>						1582	1966-68
	57.500	47.000	36.000	30.500	25.200	18.000	10.800
<b>912 2.0 E</b>						1971	1975
	36.000	29.300	22.500	19.100	15.800	11.300	6.800

## 924 4 MARCE

1984 | 1975-77

Prima Porsche a motore anteriore, raffreddato ad acqua e per giunta a 4 cilindri in linea di progettazione Audi, la 924 fa gridare allo scandalo gli integralisti del marchio. Tuttavia, la cura del design e la qualità costruttiva sono indubbiamente Porsche e questo modello "rivoluzionario", che vanta anche lo schema transaxle, trova i suoi ammiratori. Grazie all'ottima aerodinamica poi, con 125 CV riesce a toccare i 205 km/h. All'inizio monta un cambio a 4 marce; nel 1977 arriverà quello a 5. È un modello da rivalutare.

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>924 5 MARCE</b>						1984	1977-85
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>924 S</b>						2479	1985-88
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>924 TURBO (170/177 CV)</b>						1984	1978-85
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>924 TURBO CARRERA GT</b>						1984	1979-81
	80.000	65.000	50.000	42.500	35.000	25.000	15.000

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## 928

4474 | 1977-82

La seconda Porsche a motore anteriore e raffreddato ad acqua è progettata con ambizioni ben più elevate. La carrozzeria ha linee semplici, frutto di approfonditi studi aerodinamici che hanno reso inutile l'adozione di vistose appendici. La dotazione di serie è completa e di prim'ordine. La meccanica, con schema transaxle, vanta un innovativo V8 di 4,5 litri, adottato anche per ingolosire la clientela americana, alla quale la 928 è prevalentemente destinata. Dopo anni di oblio, ha iniziato a destare l'interesse dei collezionisti.

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>928 S</b>						4664	1979-86
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>928 S4</b>						4957	1986-89
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>928 S4</b>						4957	1989-90
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>928 S4 AUTOMATICA</b>						4957	1989-92
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>928 GT</b>						4957	1989-92
	40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
<b>928 GTS</b>						5397	1992-95
	70.000	56.000	46.500	37.500	23.300	18.700	9.300
<b>928 GTS AUTOMATICA</b>						5397	1992-96
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>944</b>						2479	1982-87
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>944</b>						2681	1988-89
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>944 S</b>						2479	1986-88
	27.800	22.200	18.500	14.800	9.300	7.400	3.700
<b>944 S2</b>						2990	1988-91
	28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800

## 944 S2 CABRIOLET

2990 | 1989-91

Nata nel 1982 come evoluzione della 924, la 944 monta un inedito motore Porsche a 4 cilindri in linea di 2,5 litri raffreddato ad acqua con 163 CV, derivato dal V8 della 928. Le prestazioni sono elevate, ma l'impostazione meccanica ed estetica che richiama quella della 924 e la voce poco nobile del 4 cilindri non convincono. La S2, con cilindrata di quasi 3 litri, potenza di 211 CV e un'estetica più aggressiva, ha maggior fortuna e una gamma allargata con questa inedita versione Cabriolet, non troppo diffusa, che può vantare una valenza collezionistica di rilievo.

37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>944 TURBO</b>						2479	1985-88
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>944 TURBO</b>						2479	1988-91
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400	
<b>944 TURBO S</b>						2479	1987-88
45.000	36.500	28.000	23.800	19.600	14.000	8.400	
<b>944 TURBO S</b>						2479	1988-89
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>944 TURBO CABRIOLET</b>						2479	1991
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000	
<b>968</b>						2990	1991-95
31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200	
<b>968 CS</b>						2990	1993-95
40.000	32.000	26.700	21.300	13.300	10.700	5.300	
<b>968 CABRIOLET</b>						2990	1991-95
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>BOXSTER (986)</b>						2480-2687	1996-05
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>BOXSTER (986) TIPTRONIC</b>						2480-2687	1996-05
20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700	
<b>BOXSTER (986) S</b>						3179	1999-05
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600	
<b>BOXSTER (986) S TIPTRONIC</b>						3179	1999-05
24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300	
<b>BOXSTER (987)</b>						2687	2004-09
26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500	
<b>BOXSTER (987) TIPTRONIC</b>						2687	2004-09
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200	
<b>BOXSTER (987) S</b>						3179-3387	2004-09
31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200	
<b>BOXSTER (987) S TIPTRONIC</b>						3179-3387	2004-09
29.300	23.400	19.500	15.600	9.800	7.800	3.900	
<b>CAYENNE (9PA) 3.2 V6</b>						3189	2003-07
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>CAYENNE (9PA) S 4.5 V8</b>						4511	2003-07
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>CAYENNE (9PA) TURBO 4.5 V8</b>						4511	2003-07
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>CAYMAN (987)</b>						2687	2006-10
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>CAYMAN (987) TIPTRONIC</b>						287-2687	2006-10
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600	
<b>CAYMAN (987) S</b>						3387	2005-10
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400	
<b>CAYMAN (987) S TIPTRONIC</b>						3387	2005-10
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	

## RAYTON FISSORE

ITALIA

<b>MAGNUM 4X4</b>						1995	1985-91
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>MAGNUM 4X4 TD FIAT</b>						2445	1985-86
3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500	
<b>MAGNUM V6</b>						2492	1986-88
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>2.4 TD BMW (MAGNUM)</b>						2443	1988-90
3.600	2.900	2.400	1.900	1.200	1.000	500	
<b>3.5 BMW (MAGNUM)</b>						3430	1988-90
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>MAGNUM TURBODIESEL VM</b>						2393	1986-93
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	

## RELIANT

GRAN BRETAGNA

<b>REGAL I/II/III/IV/V/VI</b>						747	1952-62
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>REGAL 3/25</b>						598	1962-68
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>REGAL 3/30</b>						701	1968-73
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>SABRE 4</b>						1703	1961-64
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>SABRE 4 CONVERTIBILE</b>						1703	1962-64
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>SABRE 6</b>						2553	1964-66
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>SABRE 6 CONVERTIBILE</b>						2553	1964-66
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>REBEL</b>						598	1964-67
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>REBEL MK II</b>						701-748	1967-73
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>REBEL MK II ESTATE</b>						701-748	1967-72
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>SCIMITAR GT SE4</b>						2553	1964-66
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>SCIMITAR GT SE4A/SE4B/SE4C</b>						2495-2994	1966-70
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>SCIMITAR GTE SE5</b>						2994	1968-75
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>SCIMITAR GTE SE6</b>						2792-2994	1975-86
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>SCIMITAR GTC</b>						2792	1980-86
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>SCIMITAR SS1/TI/SST/SABRE</b>						1296-1994	1984-96
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>BUG (BOND)</b>						701-748	1970-74
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>ROBIN/ROBIN MK II</b>						748-848	1973-94
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	

## RENAULT

FRANCIA

Nel 1898 il giovane Louis Renault, classe 1877, trasforma in quadriciclo un triciclo De Dion. Il 25 febbraio 1899 i suoi fratelli Marcel e Fernand inaugurano a Billancourt, nella banlieue parigina, la Renault Frères, azienda per la costruzione di automobili. Nel 1908, quando Louis è rimasto solo al comando, la sua azienda è ormai la più grande della Francia: due terzi dei taxi parigini è marcata Renault. Louis muore, accusato di collaborazionismo, il 23 settembre 1944. Il 1° gennaio 1945 nasce la Régie Nationale des Usines Renault: passa, cioè, sotto la gestione dello Stato e, negli anni 50, sigla un accordo con un'altra azienda automobilistica a capitale pubblico, l'Alfa Romeo, che produce su licenza Dauphine e R 4. Successivi accordi tecnici hanno come protagonisti, negli anni 70, Peugeot, Volvo e l'americana AMC, di cui la Renault detiene il controllo tra il 1980 e il 1987. Nel 1998 stringe un'alleanza industriale con la Nissan; nel paniere del gruppo anche Dacia e Infiniti.

<b>10 CV LIMOUSINE</b>						2050	1919-23
26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500	
<b>6 CV TORPEDO</b>						950	1922-28
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>NN/NN1/NN2 BERLINA</b>						951	1925-29
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>JUVAQUATRE</b>						1003	1937-48
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>JUVAQ./DAUPHINOISE BREAK</b>						845-1003	1951-60
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>MONAQUATRE</b>						1299-1463	1952-35
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>PRIMAQUATRE BERLINA</b>						2120	1931-39
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>VIVAQUATRE</b>						2120	1931-39
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
	A+ A AB BA B+ B C					
<b>4 CV/4 CV LUSO</b>	760	1947-51				
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000

### 4 CV AFFAIRES/SPORT

747 | 1952-61

Piccola "tutto dietro" progettata durante la guerra da un team clandestino, sarà la prima world car Renault, prodotta anche in Romania, Messico, Argentina, Giappone e Vietnam. Durante la carriera i 17 CV salgono a 21 e poi 26; versioni a tetto apribile e con allestimenti lussuosi affiancano la base. Nel palmarès sportivo figurano la 24 Ore di Le Mans e la Mille Miglia, tra le carrozzerie speciali la Ghia Jolly. Facile trovare esemplari in ordine sia di meccanica sia di carrozzeria, importati dalla Francia; Oltralpe pochi problemi per i ricambi.

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



<b>4 CV GRAN LUSO CABRIOLET</b>	747	1950-61				
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>COLORALE PRAIRE/SAVANE</b>	1996-2383	1950-55				
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>DOMAINE/MANOIR BREAK</b>	2141	1955-60				
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>FREGATE (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1996-2141	1952-60				
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>DAUPHINE</b>	845	1956-65				
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>DAUPHINE 1093</b>	845	1962-63				
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>DAUPHINE GORDINI</b>	845	1958-67				
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>ONDINE</b>	845	1961-62				
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>ONDINE GORDINI</b>	845	1961-62				
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>FLORIDE</b>	845	1959-62				
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>FLORIDE CABRIOLET/S CABRIOLET</b>	845-956	1959-63				
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>CARAVELLE/CARAV.1100/CARAV. S</b>	956-1108	1962-67				
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>CARAVELLE 1100 CABR./S CABR.</b>	1108	1963-67				
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>3</b>	603	1961-62				
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
	A+ A AB BA B+ B C	
<b>4 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	747-845	1961-66

La prima "tutto avanti" Renault è un'utilitaria concreta e spartana, proposta anche in una versione semplificata (R 3, senza cromature, con motore di 602 cc e finiture essenziali, 2500 esemplari). La R 4 L ("Lusso", terzo finestrino laterale e motore 750) diventerà la versione più venduta. Nel 1963 nasce la Parisienne con decorazioni che imitano l'impagliato o il tessuto scozzese. La prima serie con la calandra piccola in alluminio rimane in produzione fino al 1967. Reperibilità ottima (in Francia), prezzi popolari.

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>4 PARISIENNE</b>	747-845	1963-68				
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>4 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	747-845	1966-67				
10.200	8.200	6.800	5.400	3.400	2.700	1.400
<b>4 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	747-845	1967-74				
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>4 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	782-845	1974-78				
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>4 SAFARI</b>	782-845	1975-78				
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>4 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	782-1108	1978-92				
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>4 FROG</b>	956	1987-88				
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>8/8 MAJOR/8 S</b>	956-1108	1962-73				
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300

### 8 GORDINI

1108-1255 | 1965-70

La berlina che nel 1962 affianca la Dauphine ha una meccanica più evoluta, con quattro freni a disco e il primo motore della nuova serie Cléon-Fonte, che ha appena esordito sulla Floride S. Le linee, opera del centro stile della Renault e del designer esterno Philippe Charbonneau, vengono subito apprezzate dal pubblico. La Gordini, presentata alla fine del 1964, monta un motore 1100 con 95 CV ed è proposta solo nella livrea Blu Francia con strisce bianche. Nel 1966, questa versione, impiegata con successo nei rally, adotta un motore 1200 da 103 CV. Oggi è molto ricercata per la fama che ha saputo conquistarsi con le sue vittorie.

34.000	27.000	22.500	18.000	11.300	9.000	4.500
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>10 MAJOR</b>						1108-1289	1966-71
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>16L/TL/TS</b>						1470-1565	1965-74
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100

**16 TX** 1647 | 1973-77

Lanciata nel 1965, la 16 riprende l'impostazione della 4 con un design più curato e moderno e una dotazione più completa. Di fatto, è una berlina media, con un motore 1500 da 55 CV, ma si colloca al top della gamma Renault. La versione TX, che debutta nel 1973, ne rappresenta la massima evoluzione; il motore ora è un 1700 da 93 CV, che, grazie al nuovo cambio a 5 marce, offre prestazioni davvero brillanti; l'allestimento, distinguibile a prima vista dai 4 fari, è decisamente lussuoso. Il non plus ultra per chi vuole una Renault 16.

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>6 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						845-1108	1969-78
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>12 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1289	1970-78
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>12 GORDINI</b>						1565	1971-74
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>15 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1289-1565	1971-78
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>17/177 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1565-1647	1971-78
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>5 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						845-1397	1972-84
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>5 RODEO</b>						1108	1981-87
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600

**5 ALPINE** 1397 | 1976-82

La prima versione sportiva della Renault 5 nasce da un progetto Alpine che coniuga la struttura di base della 3 porte, il cambio della R16, i freni della R12 e sospensioni specifiche. Il cambio è a cinque marce e il quattro cilindri è il 1400 della Le Car, versione Usa della R5. Nel 1981 arriva un turbo Garrett T3. Sul mercato inglese le Alpine si chiamano Gordini; saranno le ultime Renault con questo marchio. Oggi, dopo anni difficili, non è semplice trovare esemplari italiani dall'origine in buone condizioni.

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>5 ALPINE COPPA</b>						1397	1976-82
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>5 ALPINE TURBO</b>						1397	1981-84
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>5 ALPINE TURBO COPPA</b>						1397	1981-84
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000

**5 TURBO** 1397 | 1980-82

Ha motore centrale e trazione posteriore, ma nasce dalla scocca della R5 di serie, modificata dalla Heuliez; l'assemblaggio delle vetture avviene presso lo stabilimento Alpine a Dieppe. Il risultato è una berlina da 970 kg e oltre 200 km/h; verranno prodotte 1690 prima serie e 3167 Turbo 2; su 200 Turbo 2, per ragioni di omologazione il 1397 cc della R5 Alpine cede il posto a un 1430. Cambio e differenziale sono della R30, il ponte sarà ripreso dall'Alpine A310. Non è difficile trovare esemplari stradali che non hanno mai corso.

105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000
---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------



<b>5 TURBO 2</b>						1397	1983-85
	98.000	78.000	65.000	52.000	32.500	26.000	13.000
<b>30 DIESEL TURBO</b>						2068	1981-83
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>30 TS/TX</b>						2664	1974-84
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>20 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1647-2165	1975-84
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>20 TD/GTD/TURBODIESEL</b>						2068	1979-83
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>14 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1218-1360	1976-83
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>18 BERLINA</b>						1397-1995	1978-86
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400

**18 TURBO (110 CV)** 1565 | 1981-83

L'estetica sobriamente classica caratterizza la berlina che nel 1978 succede alla 12. I motori offerti inizialmente sono un 1400 da 64 CV e un 1600 (1647 cc) da 79 CV. Nel settembre del 1980 viene introdotto un 1600 (1565 cc) con turbocompressore, la cui potenza raggiunge i 110 CV; nasce così la 18 Turbo, che si distingue per gli spoiler anteriore e posteriore; i cerchi in lega specifici e le fasce adesive sulle fiancate. All'epoca, la Renault è tra le Case con maggior esperienza sui motori sovralimentati; questa vettura perciò si rivela molto affidabile e oggi è piuttosto ricercata.

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>18 TURBO (125 CV)</b>	1565		1983-85				
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>18 TD/GTD/TURBO D</b>	2068		1980-86				
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>18 BREAK</b>	1397-1995		1979-86				
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>18 BREAK 4X4</b>	1647-1995		1983-86				
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>18 BREAK TD/GTD/TURBO D</b>	2068		1980-86				
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>FUEGO TL/GTL</b>	1397-1647		1980-85				
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>FUEGO TS/GTS</b>	1647		1980-85				
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>FUEGO TURBO 1600</b>	1565		1983-85				
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>FUEGO TX/GTX</b>	1995		1980-85				
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>FUEGO TURBODIESEL</b>	2068		1982-85				
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>9 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1108-1721		1981-89				
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>9 TURBO</b>	1397		1985-89				
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>9 TD/GTD/TDE</b>	1595		1983-89				
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>11 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1108-1721		1983-89				
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300

## 11 TURBO 1397 | 1983-89

Con la due volumi 11, che nel 1983 rimpiazza la 14, dal design fin troppo innovativo, la Renault torna a linee più tradizionali, dovute alla matita di Robert Opron, che ha disegnato anche la sorella a tre volumi 9. La 11 riscuote un successo decisamente maggiore rispetto alla 14. Nel marzo 1984 viene lanciata la Turbo, dotata di un motore 1400 sovralimentato da 105 CV, derivato da quello della 5 Alpine Turbo, che consente di toccare i 184 km/h, accelerando da 0 a 100 km/h in 9 secondi. La 11 Turbo ha una personalizzazione tutto sommato discreta e oggi trova degli estimatori.

8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
<b>11 TD/GTD/TDE</b>	1596		1984-89				
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>SUPER 5 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	956-1721		1984-94				
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## SUPER 5 GT TURBO 1397 | 1985-91

Con la Super 5 a motore trasversale riprende la tradizione della versione sportiva, che abbandona il marchio Alpine. Il motore è ancora il 1397 cc ad aste e bilancieri, la carrozzeria ha modanature e minigonne in plastica per tenere in sagoma le gomme larghe; il restyling del 1987 porta un lieve incremento della potenza (da 115 a 120 CV) grazie anche al turbo Garrett raffreddato ad acqua e non ad aria. Oggi ha quotazioni basse, sebbene in rialzo, ma trovare esemplari in ordine è veramente difficile, anche per una relativa delicatezza del motore.

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
<b>SUPER 5 TD/GTD</b>	1595		1986-91				
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200

## ESPACE (I.S.) 1995-2165 | 1984-91

Concepita alla Matra, è stata la prima monovolume europea moderna e soprattutto la prima auto con interni riconfigurabili, con un massimo di 7 posti. Inizialmente aveva un 2000 a benzina in grado di spingerla a 180 km/h grazie al Cx di 0,32; più tardi arriverà il 2100 turbodiesel, mentre la versione a trazione integrale (Quadra) arriva con la seconda serie del 1988. Trovarne in buone condizioni è difficile anche in Francia, nonostante la produzione di 1.245.000 esemplari. Meglio puntare sulle 2000 e 2200 benzina, specie se Quadra.

4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
<b>ESPACE TURBO D/DX/TD (I.S.)</b>	2068		1984-91				
	2.100	1.700	1.400	1.100	700	600	300
<b>ESPACE QUADRA (I.S.)</b>	1995		1988-91				
	4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
<b>ESPACE (II.S.)</b>	1995-2849		1991-97				
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500

Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
Valore per categoria di stato d'uso								
	A+	A	AB	BA	B+	B	C	
<b>ESPACE TURBO D/DX/TD (II S.)</b>							2068	1991-97
	2.100	1.700	1.400	1.100	700	600	300	
<b>ESPACE QUADRA (II S.)</b>							2165	1991-97
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>ESPACE 2.0/2.0 16V (III S.)</b>							1998	1997-02
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>GRAND ESPACE 2.0/2.0 16V (III S.)</b>							1998	1997-02
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)</b>							2946-2963	1996-02
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>GRAND ESPACE 2.9 V6/3.0 V6 (III S.)</b>							2946-2963	1997-02
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>ESPACE 3.5 V6 (IV S.)</b>							3498	2002-08
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>GRAND ESPACE 3.5 V6 (IV S.)</b>							3498	2002-08
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>21 (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1397-2165	1986-94
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300	
<b>21 2L TURBO</b>							1995	1987-93
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>21 2L TURBO QUADRA</b>							1995	1989-93
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>21 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX</b>							2068	1986-94
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>21 NEVADA (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1721-2165	1986-95
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300	
<b>21 NEVADA 4X4</b>							1995-2165	1988-93
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400	
<b>21 NEVADA D/TD/GTD/TURBO D</b>							1870-2068	1986-95
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>25 (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1995-2849	1984-92
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>25 V6 TURBO</b>							2458	1985-92
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	

## 25 V6 TURBO BACCARA

2458 | 1990-92

L'ammiraglia che nel 1984 prende il posto della 30 porta la firma stilistica di Gaston Juchet e Robert Opron, con il contributo di Marcello Gandini, per gli interni. La configurazione a due volumi e mezzo la rende piacevolmente slanciata. Col restyling del 1988 viene commercializzata la lussuosa versione Baccara, che vanta l'abitacolo con rivestimenti in pelle e inserti in radica e sospensioni a controllo elettronico; il motore V6 PRV di 2,5 turbo, il più potente in dotazione, ha una potenza di 182 CV, che nel 1990, per via dell'adozione del catalizzatore, sale a 205 CV. Accattivante nelle sue livree metallizzate, ben dotata e brillante, questa versione è sicuramente da ricercare.

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
<b>25 TD/GTD/TURBO D/TURBO DX</b>							2068	1983-92
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200	
<b>19 1.2/1.4/1.7/1.8 SPI/MPI</b>							1171-1794	1988-96
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	

Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
Valore per categoria di stato d'uso								
	A+	A	AB	BA	B+	B	C	
<b>19 1.8 16V/16 S</b>							1764	1990-96
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>19 D/TD</b>							1870	1988-96
	1.100	800	700	600	400	300	100	
<b>19 1.8 16V CABRIOLET</b>							1764	1991-95
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>19 1.8 SPI/MPI CABRIOLET</b>							1794	1993-96
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>19 CHAMADE (TUTTE LE VER.)</b>							1237-1794	1989-95
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>19 CHAMADE D/TD</b>							1870	1990-95
	1.100	800	700	600	400	300	100	
<b>CLIO (I.S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1108-1794	1990-98
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>CLIO (I.S.) D TUTTE LE VERSIONI</b>							1870	1991-98
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>CLIO 1.8 16V</b>							1764	1991-96
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	

## CLIO 2.0 16V WILLIAMS

1998 | 1993-96

Versione sportiva della Clio 16 valvole nata per celebrare i successi Renault in Formula 1, è stata prodotta inizialmente in 5000 esemplari. La seconda serie, con piccole varianti di carrozzeria, arriva nel 1994 ed è numerata solo per il mercato italiano, sul quale sopravvive all'uscita di listino nel resto d'Europa, passando da 147 a 150 CV. Una terza serie di soli 500 esemplari è riservata al mercato svizzero. Elaborazioni più o meno corsaiole e la ruggine sui passaruota hanno rovinato molti dei 12 mila esemplari prodotti. Ma ne vale la pena.

24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni	
<b>CLIO (II S.) 1.2/1.4/1.6</b>							1149-1598	1998-10
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300	
<b>CLIO (II S.) D/DTI/DCI</b>							1461-1870	1998-10
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>CLIO (II S.) LIMITED/SPORT 2.0 16V</b>							1998	2000-05
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>CLIO (II S.) SPORT V6</b>							2946	2001-05
	49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600	
<b>CLIO (III S.) 2.0 16V RS</b>							1998	2006-11
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>SPORT SPIDER</b>							1998	1996-99
	55.500	44.500	37.000	29.600	18.500	14.800	7.400	
<b>SAFRANE (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1995-2165	1992-96
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>SAFRANE 2.9 24V V6/3.0 V6 (I/II S.)</b>							2946-2975	1992-01
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>SAFRANE BITURBO</b>							2963	1993-96
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>SAFRANE TURBOD. (TUTTE LE VER.)</b>							2068-2500	1992-96
	1.100	800	700	600	400	300	100	
<b>SAFRANE (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1948-2435	1996-00
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	



Modello	cm <sup>3</sup>	anni					
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>SAFRANE (II S.)TD TUTTE LE VERSIONI</b>	2188	1996					
	1.100	800	700	600	400	300	100

## TWINGO (I S.)

1149-1239 | 1993-07

Il modello che rimpiazza la 4 si distingue per il design funzionale e innovativo, ma anche molto accattivante sul piano estetico, opera di Robert Opron. Tratto distintivo della carrozzeria è la forma monovolume, che farà scuola. Labitacolo spicca per l'ampia gamma di configurazioni ottenibili reclinando, ribaltando e facendo scorrere longitudinalmente anche il divanetto posteriore. Il motore al debutto è un 4 cilindri di 1239 cc con 55 CV, poi rimpiazzato da uno di 1149 cc con 60 CV. Modello chiave per la Renault, la prima Twingo può essere considerata quasi un capolavoro di design e come tale va valutato.

3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-----



<b>LAGUNA (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>	1598-1998	1994-01					
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>LAGUNA (I S.) 3.0I V6/3.0I V6 24V</b>	2946-2963	1994-00					
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>LAGUNA (I S.) D/TD TUTTE LE VER.</b>	1870-2188	1995-01					
	1.100	800	700	600	400	300	100
<b>LAGUNA (I S.) BREAK TUTTE LE VER.</b>	1598-1998	1995-01					
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>LAGUNA (I S.) 3.0I V6 24V BREAK</b>	2946	1998-00					
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>LAGUNA (I S.) D/TD BREAK TUTTE LE V.</b>	1870-2188	1995-01					
	1.100	800	700	600	400	300	100
<b>LAGUNA (II S.) 3.0I V6 24V</b>	2946	2001-07					
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>LAGUNA (II S.) 3.0I V6 24V BREAK</b>	2946	2001-07					
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>MÉGANE (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>	1390-1998	1996-03					
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>MÉGANE (I S.) D/TD TUTTE LE VER.</b>	1870	1996-03					
	1.100	800	700	600	400	300	100
<b>MÉGANE (I S.) COACH 1.4 16V/1.6/2.0</b>	1390-1998	1996-03					
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>MÉGANE (I S.) COACH 2.0 16V</b>	1998	1996-03					
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>MÉGANE (I S.) COACH TD</b>	1870	1997-03					
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>MÉGANE (I S.) CAB. 1.4/1.6 16V/1.6</b>	1390-1598	1997-03					
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>MÉGANE (I S.) CABRIOLET 2.0 16V</b>	1998	1997-03					
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>MÉGANE (I S.) SCÉNIC TUTTE LE VER.</b>	1390-1998	1996-03					
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>MÉGANE (I S.) SCÉNIC TD TUTTE LE V.</b>	1870	1996-05					
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200

Modello	cm <sup>3</sup>	anni					
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>MÉGANE (II S.) RS</b>	1998	2004-08					
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>MÉGANE (II S.) COUPÉ-CABRIOLET</b>	1598-1998	2003-09					
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>KANGOO (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>	1149-1598	1997-03					
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>VEL SATIS</b>	1998-3498	2002-05					
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>VEL SATIS</b>	1998-3498	2005-07					
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>VEL SATIS DCI</b>	2188-2958	2002-05					
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>VEL SATIS DCI</b>	1995-2958	2005-08					
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>AVANTIME 2.0 TURBO 16V</b>	1998	2002-03					
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>AVANTIME 3.0 V6 24V</b>	2946	2002-03					
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>ESTAFETTE FURGONE 600</b>	845	1959-65					
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>ESTAFETTE FURGONE 800</b>	1108-1289	1962-80					
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>ESTAFETTE FURGONE 1000</b>	1108-1289	1965-80					
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>ALOUETTE MINIBUS</b>	845-1289	1959-80					
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600

## RENAULT SINPAR

FRANCIA

### R4 4X4

845-1108 | 1964-82

La versione allestita dalla Sinpar, azienda specializzata nella produzione di trasmissioni a 4 e a 6 ruote motrici, ha inizialmente la trazione integrale permanente; poi viene dotata di trazione posteriore inseribile, da utilizzare solo in condizioni di emergenza e a basse velocità. I differenziali anteriore e posteriore non sono bloccabili e non c'è un ripartitore centrale. L'assetto è ovviamente rialzato. Il motore al lancio è il classico 4 cilindri 850 della coeva R4 standard, poi, come su quest'ultima, arriverà un 1100 più potente, seppure meno elastico. La R 4 Sinpar, prodotta fino agli anni Ottanta, è molto rara in Italia e comunque non facile da trovare in buone condizioni.

21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>R6 4X4</b>	1108	1972-77					
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>R12 4X4</b>	1269	1972-77					
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>RILEY</b> GRAN BRETAGNA							
<b>PATHFINDER</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>2600</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>1500</b>							
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>4/68</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>4/72</b>							
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>ELF</b>							
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>KESTREL MKI/MKII/MKIII</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400

## ROLLS-ROYCE

GRAN BRETAGNA

Manchester, 1906: Charles Steward Rolls e Fredrik Henry Royce uniscono i loro sforzi per creare una società che presenta al Salone di Parigi la sua prima auto, la 40/50 HP Silver Ghost: il suo radiatore ha la forma di un tempio greco, la stessa che le RR conservano tuttora (la Spirit of Ectasy, la celebre statuetta, si sarebbe invece aggiunta solo nel 1911). Oltre che per la silenziosità dei loro 6 cilindri e per la costruzione eccelsa, le Rolls-Royce si fanno apprezzare per un'attenzione pionieristica al customer care: corsi di guida e visite periodiche degli ispettori al domicilio dei clienti. Dalla prima guerra mondiale alla produzione di automobili si aggiunge quella di motori aeronautici. Nel 1931 acquisisce la Bentley che, dal 1955 alla fine del millennio, di fatto produrrà Rolls-Royce rimarcate. Fornitore di Buckingham Palace dagli anni 50, la Rolls (che già nel 1939 aveva incorporato la carrozzeria Park Ward) acquisisce nel 1961 la H.J. Mulliner. Nel 1998 passa sotto il controllo BMW, mentre Bentley passa al gruppo VW.

## SILVER GHOST TORPEDO

7428 | 1919-25

La Ghost è la prima Rolls-Royce a conquistare la nomea di auto migliore del mondo. Rimasta in produzione per lunghissimo tempo (dal 1907 al 1926), è stata costruita in ben 7974 esemplari. Il che la rende un modello abbastanza diffuso tra i collezionisti di questa marca ed è abbastanza frequente trovare un esemplare in vendita nelle aste, soprattutto in Gran Bretagna. Molto apprezzate sono le versioni costruite negli "States" a Springfield. Prezzi stabili da tempo.

600.000	510.000	445.000	355.000	265.000	180.000	89.000
---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>TWENTY LIMOUSINE</b>							
	165.000	130.000	110.000	88.000	55.000	44.000	22.000
<b>20/25 BERLINA</b>							
	135.000	108.000	90.000	72.000	45.000	36.000	18.000

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>PHANTOM I</b>							
	300.000	255.000	220.000	180.000	135.000	89.000	44.500
<b>PHANTOM II</b>							
	375.000	320.000	280.000	220.000	165.000	111.000	55.500
<b>PHANTOM III</b>							
	375.000	320.000	280.000	220.000	165.000	111.000	55.500
<b>PHANTOM V LIMOUSINE</b>							
	205.000	175.000	150.000	120.000	90.000	60.000	30.000
<b>PHANTOM VI LIMOUSINE</b>							
	205.000	175.000	150.000	120.000	90.000	60.000	30.000
<b>WRAITH BERLINA</b>							
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>SILVER DAWN BERLINA</b>							
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>SILVER DAWN DROP HEAD</b>							
	150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000
<b>SILVER DAWN</b>							
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>SILVER WRAITH LIMOUSINE</b>							
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>SILVER WRAITH DROP HEAD</b>							
	210.000	170.000	140.000	112.000	70.000	56.000	28.000
<b>SILVER WRAITH II</b>							
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800

## SILVER CLOUD (I S.) BERL. E LIM.

4887 | 1955-59

La Silver Cloud più moderna, pur nel rispetto della tradizione. È l'ultima Rolls-Royce con il telaio separato. Proposta dalla Casa come berlina a passo "normale" o lungo, era disponibile anche come nudo autotelaio destinato ai carrozzieri. Dalla Cloud II la Rolls abbandona il 6 cilindri per passare al V8. I prezzi di una normale berlina sono inchiodati da qualche anno. Discorso differente, invece, per gli allestimenti fuoriserie, che sono in crescita.

60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>SILVER CLOUD (I S.) D.H.C.</b>							
	245.000	205.000	180.000	145.000	108.000	72.000	36.000
<b>SILVER CLOUD (II S.) BERL. E LIM.</b>							
	66.000	53.000	44.000	35.000	22.000	17.600	8.800
<b>SILVER CLOUD (II S.) D.H.C.</b>							
	245.000	205.000	180.000	145.000	108.000	72.000	36.000
<b>SILVER CLOUD (III S.) BERL. E LIM.</b>							
	69.000	55.000	46.000	37.000	23.000	18.400	9.200
<b>SILVER CLOUD (III S.) D.H.C.</b>							
	245.000	205.000	180.000	145.000	108.000	72.000	36.000

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

## SILVER SHADOW (I.S.)

6230 | 1965-70

La prima Rolls a scocca portante fece gridare allo scandalo: i clienti della marca lamentavano pure uno stile troppo moderno. In effetti, messa a confronto con la Silver Cloud III, sembra avanti di 50 anni... La Rolls-Royce più diffusa al mondo (30.000 esemplari) è molto facile da reperire, ma difficilmente è in ottime condizioni, a causa dei costi dei ricambi e della manodopera specializzata necessaria. I prezzi sono piuttosto bassi in relazione al prestigio dell'auto.

42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



### SILVER SHADOW (I.S.) LUNGA

6230 | 1969-70

42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

### SILVER SHADOW COUPÉ J. YOUNG

6230 | 1966-67

90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

### SILVER SHADOW 2 PORTE MPW SALOON

6230-6750 | 1967-71

67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

### SILVER SHADOW 2 PORTE MPW DHC

6230-6750 | 1967-71

83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

### SILVER SHADOW I

6230-6750 | 1971-77

33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

### SILVER SHADOW II

6750 | 1977-80

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

### CORNICHE COUPÉ

6750 | 1971-77

75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

### CORNICHE CABRIOLET

6750 | 1971-77

83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

### CORNICHE COUPÉ

6750 | 1977-81

75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

### CORNICHE CABRIOLET

6750 | 1977-88

75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

### CORNICHE CABRIOLET II

6750 | 1987-89

83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

### CORNICHE CABRIOLET III

6750 | 1990-91

90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

### CORNICHE CABRIOLET IV

6753-6761 | 1992-95

150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------

### CORNICHE V

6761 | 2000-04

135.000	108.000	90.000	72.000	45.000	36.000	18.000
---------	---------	--------	--------	--------	--------	--------

### CAMARGUE

6750 | 1975-86

98.000	78.000	65.000	52.000	32.500	26.000	13.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

### SILVER SPIRIT

6750 | 1980-85

28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

### SILVER SPIRIT

6750 | 1986-89

28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

### SILVER SPIRIT II

6750 | 1990-93

31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

### SILVER SPIRIT III

6750 | 1993-96

34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

### SILVER SPUR

6750 | 1980-82

31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

### SILVER SPUR

6750 | 1983-89

31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>SILVER SPUR II</b>	6750	1990-93				
34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>SILVER SPUR III</b>	6750	1993-98				
39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
<b>SILVER SPUR LIGHT-TURBO</b>	6750	1996-98				
42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
<b>TOURING LIMOUSINE</b>	6749-6761	1991-98				
83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
<b>TOURING LIMOUSINE LIGHT-TURBO</b>	6750	1995-98				
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>FLYING SPUR</b>	6750	1994-96				
52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000

## SILVER SERAPH

5379 | 1998-04

Elemento distintivo di questo modello è il motore V12 di 5,4 litri con 326 CV di derivazione BMW, all'epoca ritenuto più adatto del classico V8 Rolls-Royce a conformarsi alle sempre più restrittive normative antinquinamento; le prestazioni sono notevoli, a fronte di un consumo un po' ridotto. Caratterizzata dall'elegantissima carrozzeria disegnata da Graham Hull, la Silver Seraph viene prodotta a Crewe fino al 2002 in soli 1570 esemplari, prima che questo stabilimento venga acquisito dalla Volkswagen e destinato solo alla Bentley. Dunque è una rarità assolutamente da ricercare.

42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



### PARK WARD

5379 | 2000-04

67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

### PHANTOM

6749 | 2003-08

135.000	115.000	100.000	80.000	60.000	40.000	20.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------

### PHANTOM EWB

6749 | 2006-08

140.000	121.000	105.000	84.000	63.000	42.000	21.000
---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------

## ROVER

GRAN BRETAGNA

Segue la trafila classica dell'azienda del XIX Secolo (le sue origini si perdono infatti nel 1861), che passa dalle macchine per cucire alle due ruote (inventando la bici moderna, con ruote di uguale diametro e catena su quella posteriore), alle automobili. Il nome Rover, che inizialmente è quello di un velocipede, diventa l'identificativo dell'azienda dal 1896; nel 1901 fabbrica il suo primo triciclo e nel 1904 la prima auto, la 8HP. Sino al dopoguerra la Casa vivacchia, ed è con la Land Rover del 1948 che s'impone all'attenzione mondiale: la fuoristrada rappresenta da sola quasi il 70% del fatturato. La P6 si aggiudica, nel 1964, la prima edizione del Premio Auto dell'Anno. Nel 1967 entra nella galassia British Leyland, negli anni 80 c'è una strettissima collaborazione tecnica con la Honda. Nel 1988 viene ceduta alla British Aerospace e nel 1994 passa alla BMW. Nel 2005, il fallimento, quindi la parziale rinascita, come Roewe.

### 14 BERLINA/LIMOUSINE

1577-1901 | 1933-40

25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

### 16 BERLINA/LIMOUSINE

2023-2147 | 1933-40

25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

### 20 BERLINA/LIMOUSINE

2512-2565 | 1933-40

25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

### P3 60

1595 | 1948-49

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>P3 75</b>							2103   1948-49
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>P4 75</b>							2103   1949-54
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>P4 75</b>							2230   1954-56
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>P4 60</b>							1997   1953-59
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>P4 90</b>							2638   1953-59
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
<b>P4 105</b>							2638   1956-59
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>P4 80</b>							2286   1959-62
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>P4 100</b>							2625   1959-62
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>P4 110</b>							2625   1962-64
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>P4 95</b>							2625   1962-64
	18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500
<b>P5 3 LITRI</b>							2995   1958-62
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>P5 3 LITRI MK2</b>							2995   1962-65
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>P5 3 LITRI MK2 COUPÉ</b>							2995   1963-65
	24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300
<b>P5 3 LITRI MK3</b>							2995   1965-67
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>P5 3 LITRI MK3 COUPÉ</b>							2995   1965-67
	24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300
<b>P5 3.5 LITRI V8</b>							3532   1967-73
	24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300

### P5 3.5 LITRI V8 COUPÉ

Ha anticipato di oltre quarant'anni la moda, oggi imperante, delle coupé a quattro porte, o berline a padiglione ribassato che dir si voglia. Nata con carrozzeria sedan classica (più alta di 7 cm) e con motore 3 litri a sei cilindri in linea, la P5 è stata anche la prima Rover a scocca portante. Il trapianto del V8 di origine Buick, lo stesso poi usato sulla Range Rover, abbinato unicamente a un cambio automatico a tre rapporti, rappresenta il punto più alto dell'evoluzione del modello, l'ammiraglia del marchio. Nel 1971 in Italia il prezzo di listino è di 4.520.000 lire (la Fiat Dino Coupé 2400 costava 4.450.000 lire).

27.800	22.200	18.500	14.800	9.300	7.400	3.700
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>P6 2000 SC</b>							1978   1963-76
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>P6 2000 TC</b>							1978   1967-76
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

### P6 3500 V8 AUTOMATICA/V8 S

Lanciata nel 1968, la Rover 3500 della serie P6 adotta un compatto e leggero V8 in lega leggera di origine Buick, che le consente di accelerare da 0 a 60 mph in meno di 10 secondi e di sfiorare i 190 km/h. In Inghilterra, solo la Jaguar può fare di meglio e il successo è immediato. Inizialmente equipaggiata solo con la trasmissione automatica a 3 rapporti Borg Warner 35, dal 1971, sull'allestimento S (Synchromesh), monta un cambio manuale a quattro marce, che ovviamente migliora l'accelerazione e diminuisce i consumi. È questa la versione da ricercare.

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>P6 2200 SC/TC</b>							2205   1974-76
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>2300/2300S (SD1)</b>							2350   1977-86
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>2600/2600S (SD1)</b>							2597   1977-86
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>3500 (SD1)</b>							3528   1977-82
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>3500 V8S/SE (SD1)</b>							3528   1978-82
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>3500 VANDEN PLAS/I (SD1)</b>							3528-3532   1980-86
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200

### 3500 VITESSE (SD1)

La SD1 (questa la sigla del modello) è uno dei rari esempi di berlina a due volumi di imponenti dimensioni (4,70 m x 1,77) dallo stile armonioso, ancorché poco personale; il frontale ricorda la Ferrari Daytona. A frenare il gradimento del modello è però la scarsa qualità costruttiva. La Vitesse, introdotta con il restyling del 1982, è la più sportiva della gamma, all'opposto della Vandén Plas che ne rappresenta l'anima d'élite. Il motore è il classico V8 in alluminio con asse a camme centrale in uso da fine anni 60, qui con iniezione e 190 CV. Una vettura rara, confortevole, e con l'atout della trazione posteriore.

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>2000 (SD1)</b>							1994   1982-86
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>2400 SD TURBO (SD1)</b>							
	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400
<b>213/216</b>							
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>214 SI/SLI/GSI 16V</b>							
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>216 GSI/GTI 16V</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>216 GTI/220 GSI 16V TWIN CAM</b>							
	4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600
<b>218 DIESEL/TURBOD.</b>							
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>216 16V COUPÉ/COUPÉ</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600

## 220 TURBO 16V COUPÉ

1994 | 1992-96

Accattivante nella linea, la Rover 200 Coupé viene lanciata al Salone di Parigi e si colloca al vertice della serie 200. La carrozzeria è caratterizzata dal tetto in due sezioni removibili di vetro semiriflettente, divise da una barra centrale asportabile. Con 200 CV, la versione 220 Turbo 16V diventa la Rover più potente e veloce mai prodotta, capace di accelerare da 0 a 60 mph in 6,2 secondi e di superare i 240 km/h. Con cerchi in lega da 15", volante in pelle, ABS e controllo di trazione, questa versione è in grado di regalare grandi emozioni in tutta sicurezza.

6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



<b>214/216 16V CABR./CABRIOLET</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>820/825</b>							
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>820 16V/16V TURBO (KV6)</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>820 T. COUPÉ TI/800 COUPÉ T. (KV6)</b>							
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>825 COUPÉ TD (KV6)</b>							
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>827 SI/SLI/STERLING/VITESSE</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>827 V6 24V (KV6)</b>							
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>827 FASTBACK VITESSE</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>827 V6 24V COUPÉ (KV6)</b>							
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>800 2.5 V6 24V (KV6)</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>800 2.5 V6 24V COUPÉ (KV6)</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>MINI (TUTTE LE VERSIONI)</b>							
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>MINI BRITISH OPEN CLASSIC</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## MINI COOPER

1275 | 1990-92

Sparita negli anni 80, la più desiderata delle Mini ritorna con il marchio della nave vichinga nel 1991, con tetto a contrasto bianco o nero, stripes sul cofano anteriore, cerchi da 12 pollici e motore da 63 CV sia nella versione a carburatore sia in quella a iniezione elettronica single point, resa necessaria, nel 1993, dall'obbligo del catalizzatore. Sulla base della Cooper, nel 1994 viene realizzata la serie speciale 35th Anniversary: 200 esemplari con interno in pelle verde, plancia in radica e doppio terminale di scarico.

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>MINI COOPER</b>							
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>MINI COOPER SPORTS PACK</b>							
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>MINI CABRIOLET</b>							
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>100 (TUTTE LE VERSIONI)</b>							
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>100 1.4 GTI 16V</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>100 DIESEL</b>							
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200

## 114 GTI/GTA

1396 | 1990-97

Le cronache riportano come data di presentazione della Serie 100 il 2 maggio 1990. In realtà la vettura è nata nell'autunno 1980, quando fu lanciata la Austin Metro, di cui la baby Rover altro non è che la prosecuzione, sotto forma di restyling. Nell'estate 1991 arriva la sportiva 114 GTI, con motore a iniezione da 103 CV, 187 km/h e 9,3 secondi per lo scatto 0-100; coerentemente con il suo spirito, viene unicamente offerta con carrozzeria a tre porte. E ha le barre antirollio davanti e dietro. Ideale per una collezione di baby GTI.

3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-----



<b>111/114 CABRIOLET</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>414 SI/SLI 16V</b>						1396	1992-96
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>416/420 TOURER</b>						1588-1994	1990-99
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>416 SI/GSI/GTI 16V</b>						1590	1990-94
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>420 16V TWIN CAM</b>						1994	1990-95
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>418 DIESEL/TURBOD.</b>						1769-1905	1992-95
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>418 TOURER DIESEL/TURBOD.</b>						1769-1905	1993-97
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>400 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1396-1994	1995-00
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>400 TD (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1994	1996-00
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>600 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1850-2259	1995-00
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>620 TI</b>						1994	1994-97
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>620 TDI</b>						1994	1994-99
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>200 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1119-1796	1996-02
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>200 TD (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1994	1997-00
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>75 1.8i 16V/TURBO</b>						1796	1999-04
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>75 2.0/2.5 V6 24V</b>						1997-2497	1999-04
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>75 2.0/2.5 V6 24V ESTATE</b>						1997-2497	2001-04
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>75 2.5 V6 24V (II S.)</b>						2497	2004-05
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>75 2.5 V6 24V ESTATE (II S.)</b>						2497	2004-05
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>75 V8 (II S.)</b>						4601	2004-05
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>25 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1119-1796	2000-05
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>45 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1396-1997	2000-05
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200

## SAAB

SVEZIA

La Svenska Aeroplan Aktie Bolaget, azienda svedese di aeroplani - Saab - decide nel 1947 di lanciarsi nella costruzione di automobili: lo fa con una berlina a trazione anteriore dalla linea aerodinamica che tiene conto dell'esperienza maturata in ambito aeronautico. Il modello originario, la 92, evoluto nella 93, nella SW 95 e quindi nella 96 (che segna l'abbandono del motore a due tempi) resta in produzione sino al 1980, ma già dal 1967 le si affiancano vetture ben più moderne. Nel 1978 la 900 e nel 1984, da una cooperazione con la Lancia, nasce la 9000. Nel 1990 il doloroso passaggio alla General Motors che comporta prima la condivisione di piattaforme con modelli Opel, poi una lunga agonia con infruttuosi tentativi di salvataggio tra il 2009 e il 2014 a cura di Koenigsegg, Spyker, Youngman, Nevs e Qingdao. La produzione è finita di fatto nel 2013.

<b>92</b>						764	1950-52
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>92B</b>						764	1953-56
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>93</b>						748	1956-57
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## 93B

748 | 1958-60

La seconda Saab ripropone la linea a goccia della 92, sempre opera di Sixten Sason. Ha un motore a tre cilindri, sempre a due tempi e con ruota libera. Vince i rally con Erik Carlsson e Carl Otto Bremer e partecipa alla Mille Miglia del 1957; offre tra gli optional la cintura di sicurezza a due punti, il tetto apribile in tela e la frizione automatica Saxomat. Con la 93B il parabrezza da doppio diventa unico e con la successiva 93E le porte a favore di vento assumono l'apertura controvento. È stata prodotta in 52.731 esemplari.

	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>95 S.W.</b>						841	1960-68
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>96</b>						841	1960-68
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300

## 96 V4

1498 | 1967-80

I due tempi DKW arrivano al 1967, ma il progetto di una Saab a 4 tempi rimane segretissimo fino all'ultimo, con test finali sul Lago di Garda. Il motore è il compatto V4 della Ford Taunus 15M, che si adatta al vano motore del 3 cilindri; il cambio è a quattro marce e c'è ancora la ruota libera; i freni anteriori sono a disco. Nel 1976 arrivano i paraurti ad assorbimento d'energia. Le V4 sono facili da trovare, anche con targa italiana originale, ma molte sono pasticciate con livree bicolori e finte preparazioni sportive.

	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>95 V4 S.W.</b>						1498	1967-78
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>99 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1985	1971-80
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>99 EMS</b>							1985   1976-80
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>99 TURBO</b>							1985   1977-78
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>750 GRAN TURISMO</b>							748   1958-59
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>SONETT II/V4</b>							1498   1967-69
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000

## SONETT III

1698 | 1970-74

Evoluzione della Sonett II, questa terza e ultima serie mostra un frontale ridisegnato, più massiccio, con spoiler e fari a scomparsa, un nuovo lunotto incernierato e inediti fanali posteriori; dal 1972, per adeguarsi alle normative Usa, adotta paraurti "maggiorati". All'inizio, monta il 1500 V4 Ford con 65 CV della serie precedente; dal 1971, adotta un 1700 V4 Ford di pari potenza; le prestazioni sono decisamente brillanti. Prodotta fino al 1974 in poco più di 8300 esemplari, la Sonett III, come i modelli precedenti, è molto rara da trovare in buone condizioni.

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000



<b>900 (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1985-2119   1978-93
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>900 (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1985-2498   1993-98
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1985   1978-90
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>900 TURBO (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1985   1986-93
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>900 TURBO 16 (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1985   1984-94
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>900 TURBO 16 (II S.) TUTTE LE VER.</b>							1985   1993-98
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>900 TURBO 16 CABRIOLET</b>							1985   1985-94
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>900 TURBO 16 CABRIOLET (II S.)</b>							1985-2498   1994-98
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>9000I/2.0-2.3 TURBO 16V/CD/3.0 V6</b>							1985-2962   1985-99
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>9000I/2.0-2.3 T. 16V/3.0 V6 4 P.</b>							1985-2962   1988-96
	2.100	1.700	1.400	1.100	700	600	300
<b>9-5 (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1985-2290   1997-05
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>9-5 (I S.) 3.0 V6 24V/AERO</b>							2962   1998-03
	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400
<b>9-5 (I S.) WAGON (TUTTE LE VER.)</b>							1985-2290   1998-05
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>9-5 (I S.) 3.0 V6 24V WAGON/AERO</b>							2962   1998-03
	4.100	3.200	2.700	2.200	1.400	1.100	500
<b>9-5 2.3 TURBO AERO</b>							2290   1999-05
	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400
<b>9-5 2.3 TURBO AERO WAGON</b>							2290   1999-05
	4.100	3.200	2.700	2.200	1.400	1.100	500

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>9-5 (II S.) 2.3 TS 260 CV</b>							2290   2008-10
	8.400	6.700	5.600	4.500	2.800	2.200	1.100
<b>9-5 (II S.) WAGON 2.3 TS 260 CV</b>							2290   2008-10
	8.400	6.700	5.600	4.500	2.800	2.200	1.100
<b>9-5 (III S.) 2.8 TURBO</b>							2792   2010-12
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>9-3 (I S.) 2.0I/2.0I LPT/2.3I</b>							1985-2290   1998-02
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>9-3 (I S.) TURBO/AERO</b>							1985   1998-02
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>9-3 (I S.) 2.3 TURBO VIGGEN</b>							2290   1999-00
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>9-3 (I S.) 2.8 V6 TURBO COMBI</b>							2792   2005-06
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>9-3 CABRIOLET/AERO</b>							1985-2290   1998-03
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>9-3 (I S.) CABRIOLET VIGGEN</b>							2290   1999-00
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>9-3 (II S.) 2.0 TURBO/AERO</b>							1998   2003-11
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>9-3 (II S.) CABRIOLET</b>							1998   2003-11
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>9-3 (II S.) 2.8 V6 TURBO</b>							2792   2005-09
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>9-3 (II S.) 2.8 V6 TURBO SW</b>							2792   2005-09
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>9-3 (II S.) 2.8 V6 TURBO CABRIOLET</b>							2792   2005-09
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500

## SAMAS

ITALIA

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>YETI</b>							843-903   1968-73
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200

## SANTANA

SPAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>LAND ROVER 90 (IV SERIE)</b>							2495   1983-94
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>LAND ROVER 110 (IV SERIE)</b>							2495   1983-94
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

## SEAT

SPAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>1400</b>							1395   1953-54
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>1400 A</b>							1395   1954-60
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>1400 B/B SPECIAL</b>							1395   1958-59
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>600 N</b>							633   1957-63
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>600 D</b>							767   1963-70
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>600 E</b>							767   1970-72
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>600 L</b>							767   1972-73
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>800 (600 4 PORTE)</b>							767   1964-67
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>1400 C</b>							1395   1960-64
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>1400 C FAMILIAR</b>							1395   1960-64
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>1500</b>							1481   1963-72
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>1800/2000 DIESEL</b>							1767-1988   1967-72
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>850 N/S/E</b>						843	1966-74
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>850 ESPECIAL 4 PUERTAS</b>						843	1969-74
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>850 COUPÉ/SPORT COUPÉ</b>						843-903	1968-72
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>850 SPORT (SPIDER)</b>						843-903	1968-72
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>124/124 L/124 D/FAMILIAR</b>						1197-1297	1968-80
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>124 ESPECIAL</b>						1438-1919	1975-80
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>1430 I/II/III SERIE</b>						1438-1756	1969-75
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>133 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						843	1974-81
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>127 4 PORTE</b>						903	1974-82
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>RONDA</b>						1193-1995	1979-86
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>RONDA DIESEL</b>						1714	1980-86
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>FURA</b>						903-1438	1982-85
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>MARBELLA</b>						843-903	1982-96
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>IBIZA (I.S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						903-1675	1984-94
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>IBIZA (I.S.) SXI</b>						1461	1988-92
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>IBIZA (I.S.) DIESEL</b>						1714	1985-92
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>IBIZA (II.S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						999-1984	1993-02
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>IBIZA (II.S.) D/TD TUTTE LE VER.</b>						1896	1993-02
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>IBIZA (II.S.) GTI/SPORT/CUPRA</b>						1984	1996-99
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>IBIZA (II.S.) GTI/SPORT/CUPRA</b>						1781	1999-02
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>IBIZA (III.S.) CUPRA</b>						1781	2004-07
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>IBIZA (III.S.) FR</b>						1781	2004-08
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>MALAGA</b>						1193-1461	1985-91
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>MALAGA DIESEL</b>						1714	1985-91
	1.100	800	700	600	400	300	100
<b>TOLEDO (I.S.)</b>						1595-1984	1991-99
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>TOLEDO (I.S.) D/TD</b>						1896	1991-99
	1.400	1.100	900	700	500	400	200
<b>TOLEDO (II.S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						1390-1781	1999-04
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>TOLEDO (II.S.) 2.3 V5</b>						2325	1999-02
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>CORDOBA (I.S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						1390-1984	1993-02
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>CORDOBA (I.S.) SW TUTTE LE VERSIONI</b>						1390-1598	1997-03
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>CORDOBA (I.S.) D/TD TUTTE LE VER.</b>						1896	1993-02
	1.100	800	700	600	400	300	100
<b>CORDOBA (I.S.) SW D/TD TUTTE LE V.</b>						1896	1997-03
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>ALHAMBRA (I.S.) TUTTE LE VER.</b>						1781-1984	1996-10
	1.400	1.100	900	700	500	400	200
<b>ALHAMBRA (I.S.) 2.8 V6 24V</b>						2792	2000-09
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>ALHAMBRA (I.S.) TD/TDI</b>						1896-1968	1996-10
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>AROSA 1.0/1.4</b>						999-1390	1997-05
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>AROSA 1.4 TDI/1.7 SDI</b>						1422-1715	1998-03
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>LEON (I.S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						1390-1781	2000-06
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>LEON (I.S.) 1.8 TURBO/CUPRA/2.8 V6</b>						1781-2792	2000-06
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>LEON (II.S.) 2.0 TSI CUPRA</b>						1984	2006-17
	8.800	7.100	5.900	4.700	2.900	2.400	1.200

## SHELBY

STATI UNITI

<b>MUSTANG GT 350 COUPÉ</b>						4733	1965
	370.000	295.000	245.000	195.000	123.000	98.000	49.000
<b>MUSTANG GT 350 COUPÉ</b>						4733	1966
	165.000	130.000	110.000	88.000	55.000	44.000	22.000
<b>MUSTANG GT 350 COUPÉ</b>						4733	1967
	160.000	125.000	105.000	84.000	52.500	42.000	21.000
<b>MUSTANG GT 350 COUPÉ</b>						4946	1968
	115.000	92.000	77.000	61.000	38.500	30.500	15.300
<b>MUSTANG GT 350 COUPÉ</b>						5749	1969-70
	145.000	115.000	96.000	76.000	48.000	38.000	19.100

## MUSTANG GT 500 COUPÉ

7010 | 1967

Forti del successo della GT 350, la Ford e Carroll Shelby nel 1967 lanciano la GT 500, in pratica una Shelby Mustang con motore "big block" di 7 litri e 360 CV. La produzione del primo anno è di 2.048 esemplari. La GT 500 model year 1967 è la più ambita dagli appassionati perché assemblata, al pari delle altre Shelby, ancora nella piccola factory di Los Angeles di proprietà del pilota e costruttore texano. Dal 1968, in vista di volumi di produzione più significativi, la linea di montaggio viene infatti trasferita nel Michigan.

	185.000	145.000	123.000	98.000	61.500	49.000	24.500
--	---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------



<b>MUSTANG GT 500 COUPÉ</b>						7010	1968
	155.000	124.000	103.000	82.000	51.500	41.000	20.600
<b>MUSTANG GT 500 COUPÉ</b>						7010	1969
	135.000	108.000	90.000	72.000	45.000	36.000	18.000
<b>MUSTANG GT 350 CONVERTIBLE</b>						4946	1968
	155.000	123.000	103.000	82.000	51.500	41.000	20.500
<b>MUSTANG GT 350 CONVERTIBLE</b>						5749	1969-70
	145.000	114.000	95.000	76.000	47.500	38.000	19.000
<b>MUSTANG GT 500 CONVERTIBLE</b>						7010	1968
	190.000	150.000	125.000	100.000	62.500	50.000	25.000
<b>MUSTANG GT 500 CONVERTIBLE</b>						7010	1969-70
	215.000	170.000	145.000	114.000	71.500	57.000	28.600

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
<b>A+</b>	<b>A</b>	<b>AB</b>	<b>BA</b>	<b>B+</b>	<b>B</b>	<b>C</b>

## SIATA

ITALIA

<b>208 CS</b>	1996	1952-54				
1.400.000	1.200.000	1.000.000	800.000	600.000	400.000	200.000
<b>600</b>	633	1956-60				
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>1500 TS</b>	1481	1962-66				
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>1500 TS COUPÉ MICHELOTTI</b>	1481	1962-64				
26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500
<b>1600 TS COUPÉ MICHELOTTI</b>	1587	1964-66				
26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500
<b>SPRING 850 SPIDER</b>	845	1967-70				
20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700

## SIMCA / TALBOT

FRANCIA

Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile: questo significa la sigla Simca, che nasce nel 1935 a Nanterre a opera di un emigrato italiano, Enrico Teodoro Pigozzi, già agente Fiat per la Francia. In effetti, sino al 1950, anno in cui viene presentata la Aronde, le Simca altro non sono che delle Baililla, Topolino e 1100 d'anteguerra rimaneggiate. Con gli anni 50 la Casa si crea un'identità tutta sua, si espande acquisendo (nel 1954) la Ford France, di cui integra la fabbrica di Poissy e il parco modelli, eppure resta legata alla Fiat, che avrà un ruolo fondamentale nello sviluppo della 1000. Nel 1963 passa nell'orbita Chrysler, che nel 1970 (pur mantenendo commercialmente in vita il nome Simca) cambia la ragione sociale in Chrysler France. Dal 1969 assorbe la Matra e nel 1978 viene acquistata dal gruppo PSA che l'anno seguente ripescia il marchio Talbot in sostituzione di Simca: un pasticcio, inutile tentativo di risolvere una situazione complessa che porta alla definitiva scomparsa dai listini nel 1987.

<b>5 (3 CV)</b>	569	1936-48				
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>6 CV BERLINA</b>	995	1935-37				
24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300
<b>6 CV CABRIOLET</b>	995	1935-37				
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>8 (1100) BERLINA</b>	1089	1938-49				
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>ARONDE 9</b>	1221	1951-55				
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400

## ARONDE (TUTTE LE VERSIONI)

1290 | 1956-64

La terza serie della prima Simca post-Fiat nasce da un restyling che abbandona le linee americaneggianti per uno stile ancora anni 50 ma più europeo. I motori 1,1 e 1,3 serie Flash e Rush, derivati da una rivisitazione del 1100 Fiat, vengono rivisti più volte. Le carrozzerie sono a due o quattro porte e i livelli di allestimento sono contraddistinti da nomi (Elysée, Monthléry, Monaco...). È un'auto insolita e facile da gestire; in Francia si trovano molti esemplari tra il 1958 e il 1961, da noi i ricambi sono problematici.

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
<b>A+</b>	<b>A</b>	<b>AB</b>	<b>BA</b>	<b>B+</b>	<b>B</b>	<b>C</b>

<b>ARONDE PLEIN CIEL COUPÉ</b>	1290	1957-62				
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>ARONDE OCEANE CABRIOLET</b>	1290	1957-62				
21.600	17.600	13.500	11.500	9.500	6.800	4.100
<b>VEDETTE (TUTTE LE VERSIONI)</b>	2351	1955-62				
12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700

## ARIANE (TUTTE LE VERSIONI)

1290-2351 | 1957-63

Con l'acquisizione, nel 1954, della Ford S.A.F., la Simca si era assicurata la gamma delle accattivanti ammiraglie Vedette, col motore V8. Sulla stessa scocca, realizza poi un modello dotato del 4 cilindri 1300 Simca Flash da 48 CV. Il connubio, dettato anche dall'austerità imposta dalla crisi di Suez del 1956, ha successo. La Ariane è sottomotorizzata, ma piace per la sua imponente solidità e per la comodità del suo abitacolo, sconosciuta a molte concorrenti della sua classe. In Italia, all'epoca, ha una diffusione marginale, ma oggi merita di essere riscoperta, se non di essere di fatto scoperta.

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>1000 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	777-1118	1961-72				
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>1000 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	997-1118	1973-78				
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900

## 1000 RALLYE

1118 | 1970-71

A nove anni dalla presentazione, la piccola Simca "tutto dietro" disegnata da Revelli di Beaumont vede una versione sportiva, derivata dalla Spécial modello 1969. La potenza del quattro cilindri da 1118 cc sale a 53 CV, che la spingono a 150 km/h. Questa prima serie, cui seguono le Rallye 1, 2 e 3 (quest'ultima non per l'Italia), è riconoscibile dallo stemma a lettere singole disposte tra i due fari. Ha il fascino della capostipite (ma le successive sono più veloci) e quotazioni elevate grazie al palmarès e alle prestazioni.

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



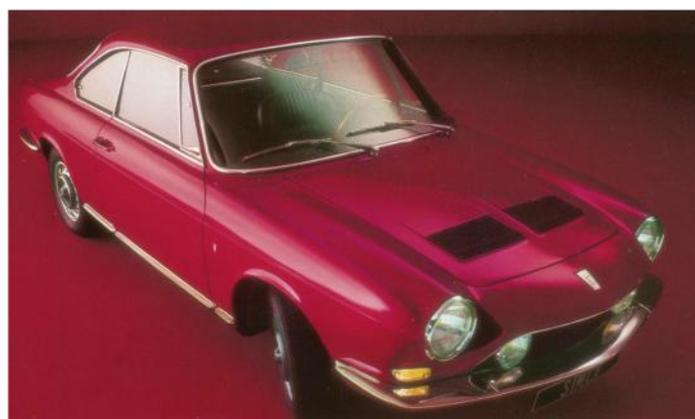
<b>1000 RALLYE 1</b>	1294	1972-76				
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>1000 RALLYE 2</b>							
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>1000 COUPÉ BERTONE</b>							
	20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700

## 1200 S COUPÉ

L'elegante Simca 1000 Coupé, carrozzata da Bertone e presentata nel 1962, era stata ben accolta, ma aveva accontentato più che altro la clientela sportiva più giovane. Cinque anni dopo la Simca alza il tiro, lanciando la 1200 S Coupé, che adotta la stessa carrozzeria, resa più aggressiva nell'abbigliamento, e un nuovo motore 1200 che sviluppa ben 80 CV ed è in grado di far toccare alla vettura i 175 km/h; nel 1970 la potenza sale a 85 CV e la velocità a 179 km/h; valori record per l'epoca, che oggi rendono ancora entusiasmante la guida di questa piccola "tutto dietro".

	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>1300/1500</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>1300/1500 CANADA BREAK</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>1301/1501</b>							
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>1301/1501 CANADA BREAK</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>1100 (TUTTE LE VERSIONI)</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>1100 BREAK (TUTTE LE VER.)</b>							
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>1100 TI</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>CHRYSLER 160/180/2 LITRI</b>							
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>1307/1308/1309/1510</b>							
	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400
<b>HORIZON (TUTTE LE VERSIONI)</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>HORIZON LD/EXD</b>							
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>SAMBA</b>							
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>SAMBA CABRIOLET</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>SAMBA RALLYE</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>SOLARA (TUTTE LE VERSIONI)</b>							
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>SOLARA D</b>							
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>TAGORA (TUTTE LE VERSIONI)</b>							
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>TAGORA DT</b>							
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200

## SINGER

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>NINE SPORTS</b>							
	60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>NINE LE MANS</b>							
	75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000
<b>GAZELLE</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>GAZELLE CONVERTIBLE</b>							
	16.000	13.000	10.000	8.500	7.000	5.000	3.000
<b>VOGUE</b>							
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>CHAMOIS</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900

## SKODA

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>4 R</b>							
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>422</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>430</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>430 D</b>							
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>6 R</b>							
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>645</b>							
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>860</b>							
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>418/420 POPULAR</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>420 STANDARD</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>420 RAPID</b>							
	14.400	11.700	9.000	7.700	6.300	4.500	2.700
<b>633</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>637/K/D</b>							
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>640 SUPERB</b>							
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>650</b>							
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>FAVORIT/FAVORIT 2000 OHV</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>POPULAR SPORT-MONTECARLO</b>							
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>POPULAR OHV/995</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>POPULAR 1100 OHV/1101</b>							
	14.400	11.700	9.000	7.700	6.300	4.500	2.700
<b>RAPID SIX</b>							
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>RAPID</b>							
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>RAPID OHV</b>						1564	1938-47
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>RAPID 2200</b>						2199	1941-47
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>SUPERB/SUPERB OHV</b>						2704-3137	1936-49
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>SUPERB 4000</b>						3991	1939-40
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>1101/1102</b>						1089	1946-52
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>1200</b>						1221	1952-59
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>440/445</b>						1089-1221	1958-61
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

## OCTAVIA BERLINA/COMBI

1089-1221 | 1959-71

Nata come restyling della più pesante e americaneggiante 440, ne riprende la meccanica con l'eccezione dell'avantreno, ridisegnato. Il motore di 1089 cc e 40 CV verrà presto sostituito da un 1221 all'incirca della stessa potenza. Nel 1961 arriva una versione giardinetta che rimane in produzione fino al 1971, mentre la berlina esce di listino nel 1964 con l'arrivo della 1000 MB. In patria è facile da trovare grazie agli oltre 365 mila esemplari prodotti. È un'auto simpatica e semplice, che sta conoscendo un certo interesse collezionistico.

7.200	5.900	4.500	3.800	3.200	2.300	1.400
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>FELICIA</b>						1089-1221	1959-64
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>1000 MB/MBG/MBX</b>						988	1964-69
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>1100 MB/MBX</b>						1107	1967-69
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>100/110/120 S/130 RS</b>						1046-1289	1969-80
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>105/120/130 (TUTTE LE VER.)</b>						1046-1289	1976-92
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>GARDE/RAPIDE</b>						1174-1289	1981-90
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>FAVORIT</b>						1137-1289	1988-95
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>FORMAN</b>						1289	1991-95
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>FELICIA</b>						1289-1598	1995-01
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>FELICIA D</b>						1896	1996-01
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>FELICIA WAGON</b>						1289-1598	1994-01
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>FELICIA D WAGON</b>						1896	1994-01
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>OCTAVIA I S. (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1390-1984	1997-04
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>OCTAVIA I S. TURBO (TUTTE LE VER.)</b>						1781	1999-04
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>OCTAVIA I S. TURBO RS</b>						1781	2001-03
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>OCTAVIA I S. SW (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1390-1984	1998-04
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>OCTAVIA I S. SW TURBO (TUTTE LE V.)</b>						1781	1998-04
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>OCTAVIA I S. SW TURBO RS</b>						1781	2003-04
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>FABIA (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						1198-1984	2000-07
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>FABIA (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI</b>						1198-1984	2000-07
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>SUPERB (I S.) 2.8 V6 30V</b>						2771	2002-08
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300

## SMART

GERMANIA

<b>SMART</b>						599-698	1998-04
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>SMART CABRIO</b>						599-698	2000-04
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>SMART CROSSBLADE</b>						599	2002-03
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>SMART BRABUS</b>						698	2003-04
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>SMART CABRIO BRABUS</b>						698	2003-04
	4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
<b>SMART CDI</b>						799	2000-04
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>SMART CABRIO CDI</b>						799	2000-04
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>SMART ROADSTER</b>						698	2003-07
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>SMART ROADSTER-COUPÉ</b>						698	2002-07
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>SMART ROADSTER BRABUS</b>						698	2004-07
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>SMART ROADSTER-COUPÉ BRABUS</b>						698	2004-07
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>FORTWO (I S.)</b>						698-799	2004-07
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>FORTWO (I S.) BRABUS</b>						698	2004-07
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>FORTWO (I S.) CABRIO BRABUS</b>						698	2004-07
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800

## SPA

ITALIA

<b>TIPO 23/23S - 20 HP TORP./BERL.</b>						2724	1920-25
	57.000	45.500	38.000	30.500	19.000	15.200	7.600
<b>TIPO 24S - 40 HP TORP./BERL.</b>						4426	1920-26
	105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000

## SSANGYONG

COREA DEL SUD

<b>KJ/KORANDO</b>						1998-3199	1997-03
	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>KJ/KORANDO/TD</b>	2299-2874						1997-06
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300
<b>MUSSO</b>	1998-3199						1996-03
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>MUSSO DIESEL</b>	2299-2874						1996-03
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>REXTON (I.S.) TUTTE LE VERSIONI</b>	3199						2002-06
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500

## STANDARD

GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>VANGUARD I/II/III</b>	2088						1948-63
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>EIGHT</b>	803						1953-59
	8.800	7.200	5.500	4.700	3.900	2.800	1.700
<b>TEN</b>	948						1954-61
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200

## STEYR PUCH

AUSTRIA

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>500 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	493						1958-72
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>650 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	643-660						1963-68
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>700 C</b>	643						1961-68
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>700 E</b>	643						1963-66
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>HAFLINGER</b>	643						1958-75
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>PINZGAUER</b>	2499						1972-82
	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600

## SUBARU

GIAPPONE

Filiazione automobilistica della multinazionale giapponese Fuji Heavy Industries, la Subaru è una delle Case automobilistiche più giovani: la 360, sua prima vettura, è stata infatti presentata nel 1960. Con la Leone del 1972, per la prima volta a livello mondiale viene applicata la trazione integrale a una vettura non fuoristrada: è l'inizio di una tradizione che imporrà il marchio all'attenzione di tutti i continenti come uno dei massimi specialisti in materia (e infatti i modelli prodotti da allora sono in prevalenza 4x4). Sempre sostanzialmente indipendente, a cavallo del nuovo millennio ha visto la General Motors affacciarsi con una quota di minoranza nel suo capitale, oggi detenuto in misura ancora inferiore (8,7% contro il 20% che aveva la GM) dalla Toyota, con cui è in corso anche una collaborazione tecnica su alcuni progetti. Il termine Subaru è una parola giapponese che indica la costellazione delle Pleiadi, che non a caso compaiono infatti nel logo.

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>1800 4 WD/LEONE (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1782						1979-91
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>IMPREZA I.S. (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1597-1994						1993-00
	2.100	1.700	1.400	1.100	700	600	300

**Q** | **P** **QUATTORRUOTE**  
Professional

**SEI UN PROFESSIONISTA?**

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

[www.quattoruotepro.it](http://www.quattoruotepro.it)

o richiedi informazioni scrivendo a

[professional@edidomus.it](mailto:professional@edidomus.it)

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>IMPREZA I.S. 2.0 TURBO 16V 4WD</b>	1994						1994-00
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
<b>IMPREZA II S. SW (TUTTE LE VER.)</b>	1498-1994						2000-07
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>IMPREZA I.S. WRX TURBO</b>	1994-2457						1999-07
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>IMPREZA II S. WRX STI</b>	1994-2457						2002-07
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>IMPREZA II S. SW WRX TURBO</b>	1994-2457						2000-07
	27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>IMPREZA III S. WRX STI</b>	2457						2008-10
	21.100	16.900	14.100	11.300	7.000	5.600	2.800
<b>LEGACY I.S. (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1820-2212						1990-96
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>LEGACY I.S. WAGON (TUTTE LE VER.)</b>	1820-2212						1990-95
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>LEGACY II/III S. (TUTTE LE VER.)</b>	1820-2500						1993-03
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>LEGACY (II/III S.) TURBO 16V 4WD</b>	1994						1993-97
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>LEGACY II/III S. WAGON TUTTE LE V.</b>	1820-2500						1993-03
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>LEGACY II/III S. WAGON T. 16V 4WD</b>	1994						1993-97
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>LEGACY II/III S. OUTBACK T. 4WD</b>	1994						1997-05
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>LEGACY II/III S. OUTB. 16V 4WD</b>	2212-2500						1995-99
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>LEGACY II/III S. OUTBACK H6 3.0/R</b>	2999						2000-06
	4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
<b>LEGACY (IV S.) 3.0R 24V</b>	3000						2003-07
	5.400	4.300	3.600	2.900	1.800	1.400	700
<b>LEGACY (IV S.) WAGON 3.0R 24V</b>	3000						2003-09
	5.400	4.300	3.600	2.900	1.800	1.400	700
<b>M 80</b>	758						1992-93
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>SVX</b>	3318						1991-96
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>JUSTY (I.S.) TUTTE LE VERSIONI</b>	997-1189						1986-96
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>JUSTY (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>	1298						1996-03
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>FORESTER I.S. (TUTTE LE VER.)</b>	1994						1997-02
	2.600	2.000	1.700	1.400	900	700	300

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>FORESTER (I I.S.) TURBO</b>							
	4.100	3.200	2.700	2.200	1.400	1.100	500
<b>OUTBACK (I.S.) 2.5 16V</b>							
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>OUTBACK (I.S.) 3.0 24V H6</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>OUTBACK (II S.) 3.0R 24V</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>B9 TRIBECA</b>							
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>B9 TRIBECA 3.6</b>							
	8.500	6.800	5.700	4.600	2.800	2.300	1.100

## SUNBEAM

GRAN BRETAGNA

Convenzionalmente l'inizio della produzione automobilistica di questo marchio viene fatto risalire al 1905 ma già nel 1901 aveva realizzato la Sunbeam-Mabley, una vettura con le ruote disposte a rombo. La 12 HP del 1906 è la prima vettura inglese a 6 cilindri, e quello dell'alto di gamma è il suo terreno d'elezione sia su strada sia in pista. Negli anni 20 si consorzia, senza grandi successi, con Talbot e Darracq, mentre nel 1927 supera per la prima volta al mondo, con un prototipo bimotores da 1000 CV, la barriera dei 300 orari (327,9 km/h). Nel 1935 passa al gruppo Rootes; sino al 1938 l'impiego del marchio viene sospeso, poi viene recuperato per modelli di discreto successo nella fascia medio-bassa del mercato, in larga prevalenza interno. Sono gli anni delle Rapier, Alpine e Tiger. La cessione della Rootes alla Chrysler, nel 1967, determina la fine della produzione come marchio autonomo. Il nome è recuperato su alcune vetture speciali della Hillman, oltre che sulla Talbot Sunbeam (1977-1981).

<b>16/40</b>							
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>24 / 24/60 / 24/70</b>							
	51.000	41.000	34.000	27.200	17.000	13.600	6.800
<b>14</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>16/50</b>							
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>12</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>14/40</b>							
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>20/60</b>							
	48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
<b>3 LITRE</b>							
	63.000	50.500	42.000	33.500	21.000	16.800	8.400
<b>30/90</b>							
	80.000	63.500	53.000	42.500	26.500	21.200	10.600
<b>SIXTEEN</b>							
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>TWENTY</b>							
	40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
<b>TWENTY-FIVE</b>							
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>THIRTY-FIVE</b>							
	98.000	78.000	65.000	52.000	32.500	26.000	13.000
<b>DAWN</b>							
	26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500
<b>TWENTY</b>							
	42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
<b>TWENTY-FIVE</b>							
	48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
<b>TALBOT 2 LITRE SALOON</b>							
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>TALBOT 2 LITRE TOURER/DHC</b>							
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>TALBOT 3 LITRE</b>							
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>TALBOT 4 LITRE</b>							
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>TALBOT TEN SALOON</b>							
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>TALBOT TEN TOURER/DHC</b>							
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>TALBOT 80</b>							
	22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>TALBOT 80 DHC</b>							
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>TALBOT 90/90 MK II/90 MK IIA</b>							
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>TALBOT 90/90 MK II/90 MK IIA DHC</b>							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>TALBOT ALPINE</b>							
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>MK III/MK III S</b>							
	25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>MK III CONVERTIBLE COUPÉ</b>							
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>ALPINE</b>							
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>RAPIER SERIES I</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>RAPIER II/III/IIIA</b>							
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>RAPIER II/III/IIIA CONVERTIBLE</b>							
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>RAPIER IV/V</b>							
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
<b>ALPINE (ARROW TYPE)</b>							
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>ALPINE II/III/IV/V</b>							
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>RAPIER (ARROW TYPE)</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>RAPIER H 120</b>							
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>IMP SPORT/SPORT</b>							
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800

## STILETTO

875 | 1967-73

Il modello che combina la carrozzeria coupé della Hillman Imp Californian col motore della Sunbeam Imp Sport, un 4 cilindri di 875 cc con 56 CV, si distingue per i quattro fari, il tetto in vinile nero e la plancia nera imbottita, di disegno specifico. Con un ottimo cambio totalmente sincronizzato e una velocità massima di 145 km/h, questa "tutto dietro" è molto piacevole da guidare e può considerarsi molto brillante per la sua classe e per la sua epoca, ma il suo fascino le deriva soprattutto dallo stile. Considerata da molti la più desiderabile delle Imp, la Stiletto è sicuramente la più ricercata.

	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



<b>VENEZIA</b>							
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>TIGER I (260)</b>						4261	1964-66
	105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000
<b>TIGER II (289)</b>						4727	1967
	150.000	120.000	100.000	80.000	50.000	40.000	20.000

## SUZUKI

GIAPPONE

Dal 1909 la Suzuki Works produce macchinari per la tessitura, cui si affiancano nel 1919 motocicli e furgoni a tre e quattro ruote. Con la Suzulight del 1961 entra nel settore auto con una vettura a trazione anteriore mossa da un motore bicilindrico trasversale, una soluzione ancora assai poco diffusa al tempo. I modelli che seguono (la serie Fronte) restano d'interesse locale, mentre è con la LJ10 del 1970, un autentico fuoristrada in sedicesimo con tanto di trazione integrale inseribile e marce ridotte, che il marchio si afferma anche al di fuori del mercato giapponese. Grazie al successo dei derivati in linea diretta di questa generazione (di cui è parte l'attuale Jimny), la Suzuki sceglie di specializzarsi nelle 4x4 e nelle vetture di piccole dimensioni. Dal punto di vista societario, dopo essere stata in orbita General Motors sino al 2005, tra il 2010 e il 2015 ha ceduto il 19,9% delle sue quote al gruppo Volkswagen, ma il matrimonio si è, appunto, chiuso molto rapidamente.

LJ10/JIMNY	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>LJ50/JIMNY</b>						539	1970-80
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700

## LJ80/JIMNY

797 | 1975-80

Questa piccola fuoristrada giapponese, derivata dalle LJ 10, LJ 20 e LJ 50, è la prima a montare un motore a 4 tempi anziché a 2 tempi: un 4 cilindri ad albero a camme in testa di 797 cc con una potenza di 42 CV. Ciò rappresenta la chiave del suo successo sui mercati esteri, dove si diffonde decisamente di più dei modelli precedenti. In Australia, diviene un perfetto veicolo da lavoro; in Europa, invece, si crea una propria nicchia come veicolo per il tempo libero, spianando la strada al grande successo della ormai quasi leggendaria SJ 410. Un "pezzo" storico per gli amanti delle "Suzukine".

Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800



SJ 410/413/SAMURAI	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>JIMNY/JIMNY CABRIOLET</b>						1298-1328	1998-11
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>JIMNY TD/JIMNY TD CABRIOLET</b>						1461	2004-11
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>VITARA WAGON/WAGON TD</b>						1590-1998	1991-00
	4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600
<b>VITARA/VITARA TD</b>						1590-1998	1988-04
	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400
<b>GRAND VITARA I S. 1.6/2.0/2.5</b>						1590-2493	1998-07
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>GRAND VITARA II S. 1.6/2.0/2.4 16V</b>						1586-2393	2005-10
	5.600	4.500	3.700	3.000	1.900	1.500	700
<b>GRAND VITARA II S. 3.2 V6 24V</b>						3195	2009-10
	6.900	5.500	4.600	3.700	2.300	1.800	900

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>SWIFT II/III S. (TUTTE LE VER.)</b>						993-1298	1990-01
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>SWIFT CABRIOLET</b>						1298	1992-94
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>BALENO (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1298-1839	1994-01
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>BALENO WAGON (TUTTE LE VER.)</b>						1298-1839	1996-02
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>X-90</b>						1590	1996-00
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>WAGON R+ (TUTTE LE VERSIONI)</b>						996-1328	1997-06
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>IGNIS (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						1328	2000-03
	2.100	1.700	1.400	1.100	700	600	300

## TALBOT LAGO

FRANCIA

SPECIAL COUPÉ	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	230.000	195.000	170.000	135.000	102.000	68.000	34.000
<b>SPECIAL CABRIOLET</b>						3996	1936-39
	270.000	230.000	200.000	160.000	120.000	80.000	40.000
<b>SS COUPÉ</b>						3996	1937-39
	270.000	230.000	200.000	160.000	120.000	80.000	40.000
<b>SS CABRIOLET</b>						3996	1937-39
	340.000	290.000	250.000	200.000	150.000	100.000	50.000
<b>T14 LS SPORT 2500</b>						2491	1955-57
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>T26 RECORD</b>						4482	1946-55
	105.000	84.000	70.000	56.000	35.000	28.000	14.000
<b>T26 GS GRAND SPORT</b>						4482	1948-53
	120.000	96.000	80.000	64.000	40.000	32.000	16.000
<b>T26 GS GRAND SPORT</b>						4482	1953-55
	135.000	108.000	90.000	72.000	45.000	36.000	18.000

## TALBOT/SUNBEAM

GRAN BRETAGNA

SUNBEAM (TUTTE LE VERSIONI)	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>SUNBEAM TI</b>						1592	1979-81
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300

## SUNBEAM LOTUS

2174 | 1979-81

Un'altra pazzia da facinoroso inglese: trapiantare il motore 2,2 litri Lotus da 152 CV sulla scocca dell'utilitaria (a trazione posteriore) Chrysler (poi Talbot) Sunbeam. Questa piccola belva vinse il Mondiale Rally del 1981 con al volante Henri Toivonen. Appena 2308 gli esemplari stradali costruiti, tutti rigorosamente in livrea nera con bande laterali argento, che oggi sono contesi dagli appassionati che la considerano una vera Lotus (a ragion veduta). La sua quotazione è in crescita.

Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000



**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## TOYOTA

GIAPPONE

Fabbrica automobili solo dal 1936 (prima si dedicava alle macchine per filati) eppure, già dagli anni 70, si piazza sul podio dei tre principali costruttori mondiali alle spalle di Ford e General Motors. Sino agli anni 50 i suoi modelli s'ispirano a vecchie Chrysler, Volvo e Fiat, ma c'è la Land Cruiser che, già nel 1951, prepara la strada a una consistente affermazione nel campo delle fuoristrada più affidabili del mondo. Per parlare compiutamente di mondo, la Toyota deve però attendere gli anni 70 e l'espansione dapprima in Usa e poi in Europa, favorita da un lato dalla proliferazione dell'offerta, quasi pletrica, di prodotti, e dall'altro dall'installazione sul suolo straniero di stabilimenti di produzione (come quello inglese di Burnaston o quello francese di Valenciennes). Nel 1988 crea un suo luxury brand, la Lexus, e nel 1997 è la prima a credere nell'ibrido con la Prius. Tra gli elementi chiave del suo successo, la gestione just in time delle forniture, che è stata tra le prime aziende al mondo ad applicare.

<b>FJ 40</b>						3878	1960-70
12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700	
<b>FJ 40/41/42/43/45</b>						2977-3878	1971-79
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>FJ 55 SW</b>						3878	1967-70
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>FJ 55 SW</b>						2977-3878	1971-79
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>FJ 60 SW</b>						3431-4228	1980-82
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>LAND CRUISER S.W. FJ/HJ</b>						3955-3980	1983-86
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	

## LAND CRUISER (I.S.)

2977-4228 | 1979-85

La Land Cruiser è una delle fuoristrada più famose e apprezzate; grazie alla sua proverbiale affidabilità e robustezza ha motorizzato le popolazioni di molti Paesi del Terzo Mondo, soppiantando le Land Rover. Anche in Italia è assai nota la Serie 40 (prodotta tra il 1960 e il 1984), soprattutto nelle versioni diesel. Sono parecchi gli appassionati di veicoli 4x4 "duri e puri" che puntano su questo modello, perché i ricambi sono facilmente reperibili e la meccanica di rado riserva spiacevoli sorprese. I prezzi sono in lenta crescita.

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>LAND CRUISER II</b>						2446-4164	1986-97
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>LAND CRUISER 80/80 TD</b>						4164-4477	1989-98
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>LAND CRUISER J9</b>						2694-3378	1996-03
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>LAND CRUISER J9 TD</b>						2982	1996-03
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>LAND CRUISER 100 TD/500 TD</b>						4163	1998-07
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>LAND CRUISER 100/500</b>						4477-4664	1998-07
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>LAND CRUISER 300 3P./5P.</b>						2694-3956	2003-06
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>LAND CRUISER 300 TD 3P./5P.</b>						2982	2002-09
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>HI-LUX</b>						1968-2188	1979-82
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>BLIZZARD</b>						2188-2446	1980-91
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>4 RUNNER</b>						2366-2958	1987-96
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>4 RUNNER (II S.)</b>						2694-3378	1996-03
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>4 RUNNER TD</b>						2446	1989-96
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>4 RUNNER TD (II S.)</b>						2982	1996-03
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>CELICA (IV S.)</b>						1587-1998	1985-89
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>CELICA TURBO 4WD (IV S.)</b>						1998	1986-89
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>CELICA 1.6/2.0/2.0 GT (V S.)</b>						1587-1998	1989-94
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>CELICA 2.0 TURBO 16V GT-FOUR V S.</b>						1998	1989-93
21.800	17.400	14.500	11.600	7.300	5.800	2.900	
<b>CELICA 2.0 T. 16V 4WD L. E. C. SAINZ</b>						1998	1992-93
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>CELICA (V S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						1762-1998	1993-99
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>CELICA 2.0 T. 16V GT-FOUR/4WD VIS.</b>						1998	1993-99
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200	
<b>CELICA 1.8 16V (VII S.)</b>						1796	1999-06
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>CELICA 1.8 16V 192 CV (VII S.)</b>						1795	1999-06
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>CELICA CABRIOLET (IV S.)</b>						1998	1986-89
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>CELICA CABRIOLET (V S.)</b>						1998	1989-93
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>CELICA CABRIOLET (VI S.)</b>						1998	1993-99
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	

## MR2 (I.S.)

1453-1587 | 1984-89

La MR2 è una coupé sportiva a due posti con motore posteriore-centrale, dalla tenuta di strada pressoché perfetta e dalle prestazioni entusiasmanti, al punto che alcuni l'hanno soprannominata "la Ferrarina". Viene proposta con un 1500 da 83 CV o un 1600 con potenza da 115 a 130 CV a seconda dei mercati. Soltanto il suo prezzo di listino piuttosto alto ne ha limitato la diffusione, anche se oggi è molto apprezzata dagli appassionati di auto del Sol Levante. Le quotazioni sono in ascesa, anche se gli esemplari a posto sono pochissimi in Italia.

12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>MR2 (II S.)</b>						1998	1989-94
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>MR2 (III S.)</b>						1998-2164	1994-99
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>MR2 (IV S.)</b>							1794 1999-06
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>PASEO</b>							1496 1991-95
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>PASEO (II S.)</b>							1496 1996
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>CARINA E/SW (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1587-1998 1992-98
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>CAMRY 3.0 V6 24V/SW</b>							2959-2994 1992-99
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>PREVIA</b>							2438 1990-96
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>PREVIA TD</b>							2184 1992-96
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>PICNIC</b>							1998 1996-01
	1.400	1.100	900	700	500	400	200
<b>SUPRA 2.0 24V</b>							1988 1988-91
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>SUPRA 2.0/2.5 GT TWIN TURBO</b>							1988-2491 1988-91
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>SUPRA 3.0 TURBO 24V</b>							2954 1988-92
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>SUPRA 3.0 TURBO 24V</b>							2997 1993-01
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200

## RAV 4 3P./5 P./CABRIOLET

1998 1994-00

Una delle prime rappresentanti della categoria Suv, la Rav 4 (acronimo di Recreational Active Vehicle 4 wheel drive) ha conosciuto, a partire dalla prima serie, un successo notevole anche in Italia. Nasce con carrozzeria 3 porte su un pianale derivato da quello della Corolla; nel 1995 arriva la 5 porte e nel 1998 la gamma si completa con la 3 porte cabriolet. Il motore è un 2 litri da 133 CV; la trazione è integrale permanente, con differenziale centrale bloccabile.

3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



<b>RAV 4 3P./5P. (II S.)</b>							1998 2000-06
	4.800	3.800	3.200	2.600	1.600	1.300	600
<b>RAV 4 3P./5P. TD (II S.)</b>							1995 2001-06
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>AVENSIS (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1587-1998 1997-03
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>AVENSIS (I S.) SW TUTTE LE VERSIONI</b>							1587-1998 1997-03
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>YARIS (I S.) 1.0I 16V/1.3I 16V</b>							998-1299 1999-05
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## TRIUMPH

GRAN BRETAGNA

Sono due tedeschi, Siegfried Bettmann e Mauritz Sculte, a fondare nel 1890 a Coventry, in Gran Bretagna, la Triumph. La trafila è quella solita: prima bici, poi moto e quindi (dal 1923) automobili. Le prime Triumph sono vetture convenzionali, ma non prive di elementi innovativi: la TCP del 1925 è la prima auto inglese con i freni idraulici, in grande anticipo rispetto alla concorrenza. Nel 1936, per ovviare a difficoltà finanziarie, la costruzione di auto e moto viene ripartita in due società. Ma la crisi resta: nel 1944 è la Standard ad acquisire il marchio, che viene rilanciato con la serie delle sportive TR, una famiglia che dal 1952 al 1975 conferisce un'immagine molto marcata al brand. Negli anni 60 è la matita dell'italiano Giovanni Michelotti a firmare gran parte dei modelli. Per qualche tempo la TR4 A viene assemblata in Italia dalla Ducati mentre nel 1961 la proprietà passa alla BMC. La Acclaim (1981-1984), sister car della Honda Ballade, rappresenta il canto del cigno del marchio.

<b>10/20</b>							1393 1923-25
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>13/35</b>							1873 1925-27
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>15</b>							2170 1927-30
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>SUPER 7</b>							747 1928-29
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>SUPER 8</b>							832 1930
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>SUPER 9</b>							1018 1931-32
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>SOUTHERN CROSS</b>							1087-1232 1932
	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>12/16 SCORPION</b>							1203 1931-33
	41.500	33.000	27.500	22.000	13.800	11.000	5.500
<b>GLORIA 10</b>							1087 1933
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>GLORIA FOUR (12) SALOON/COUPÉ</b>							1232-1496 1934-37
	20.300	16.200	13.500	10.800	6.800	5.400	2.700
<b>GLORIA FOUR (12) TOURER/DHC</b>							1232-1496 1934-37
	37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
<b>GLORIA SIX (6 - 6/16) SALOON/COUPÉ</b>							1476-1991 1934-35
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>GLORIA SIX (6 - 6/16) TOURER/DHC</b>							1476-1991 1934-35
	49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
<b>DOLOMITE/VITESSE SALOON</b>							1496-1991 1937-39
	30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
<b>DOLOMITE 8 ROADSTER</b>							1990 1934
	180.000	145.000	120.000	96.000	60.000	48.000	24.000

## DOLOMITE 14/60 ROADSTER

1776 1936-38

Vettura dall'aspetto elegante e imponente, con il frontale dominato da una cromatissima griglia a cascata, non rinuncia alla praticità: ha tre posti affiancati su una panchetta davanti, e due posteriori di fortuna. L'intelaiatura in legno della scocca è rivestita da una moderna carrozzeria in alluminio. Come la berlina, è proposta nelle varianti 14 e 16: le cifre indicano i cavalli fiscali in Gran Bretagna e si riferiscono a motori, rispettivamente, a quattro e sei cilindri. Costruita in 200 esemplari, è una delle roadster d'anteguerra più chic.

67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>DOLOMITE 16 ROADSTER</b>							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>1800 SALOON</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>1800/2000 ROADSTER</b>							
	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>2000 SALOON (RENOWN)</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>RENOWN LIMOUSINE</b>							
	21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>MAYFLOWER</b>							
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>MAYFLOWER DHC</b>							
	24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>TR2 LONG DOOR</b>							
	83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000

## TR2 SHORT DOOR

1991 | 1954-55

Prima delle Triumph "moderne", ha uno stile che specie nella vista laterale ricorda quello della contemporanea Jaguar XK 120, con fianchi bassissimi in corrispondenza delle porte che, sui primi mille esemplari, si estendono su parte del parafrangente posteriore; caratteristica la piccola mascherina incassata, la cosiddetta "small mouth". La sua meccanica, molto classica, e il motore di origine Standard Vanguard sono piuttosto rustici per una sportiva, ma contribuiscono al fascino di questa roadster particolarmente british.

67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>TR3</b>							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>TR3 A</b>							
	54.000	46.000	40.000	32.000	24.000	16.000	8.000
<b>TR3 B</b>							
	54.000	46.000	40.000	32.000	24.000	16.000	8.000
<b>ITALIA</b>							
	67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>TR4</b>							
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000

Per ordini o informazioni sulle riviste

# ED EditorialeDomus

puoi contattare il servizio abbonamenti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.abbonamenti@edidomus.it**

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C

## TR4 A IRS

2138 | 1965-67

"Independent Rear Suspension" ossia "Sospensione Posteriore Indipendente": è questa la peculiarità meccanica, dichiarata con orgoglio dalla sigla, della seconda serie della TR4, modello che grazie a una linea disegnata da Giovanni Michelotti, oramai stilista ufficiale della Casa, rompe con i vecchi profili delle TR2 e TR3. Confermata invece la struttura a telaio separato come anche il motore che, pur aumentato di cilindrata, eroga sempre 100 CV. La IRS (anche nota come TR4 A) ha modifiche estetiche trascurabili, ma vanta un handling decisamente superiore.

52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>TR5 P.I.</b>							
	83.000	66.000	55.000	44.000	27.500	22.000	11.000
<b>TR 250</b>							
	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000

## TR6 P.I.

2498 | 1969-75

Ultimo step della famiglia TR "classica" (cioè prima che arrivasse la TR7), è una TR5 fortemente ristilizzata dalla carrozzeria tedesca Karmann la quale - con un certo gusto - conforma lo stile della classica spider Triumph adeguandolo alle linee tese che si affermano alla vigilia degli anni 70. L'allargamento delle carreggiate, una delle poche modifiche telaistiche, la rende visivamente meglio "piantata". Le vetture successive al 1973 hanno 125 CV invece di 150. Con quasi 95.000 esemplari al suo attivo, è la più venduta di tutta la serie TR.

37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



<b>TR7 COUPÉ</b>							
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>TR7 SPIDER</b>							
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>HERALD</b>							
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

**HERALD COUPÉ** 948-1147 | 1959-64

In generale la Herald è una classica molto di nicchia. La coupé, che rappresenta la versione con hardtop fisso della convertible, è ancora più da intenditori, se non altro per la rarità: circa 21 mila unità sull'oltre mezzo milione complessivo della serie. Disegnata da Michelotti, ha una meccanica molto tradizionale, con telaio separato e freni a tamburo, ma vanta al tempo stesso la particolarità delle sospensioni a quattro ruote indipendenti. Meglio, tra le due versioni prodotte, orientarsi sulla 1200 considerando che la 950 ha prestazioni davvero modeste.

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



**HERALD CONVERTIBILE** 948-1147 | 1961-71

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------

**VITESSE** 1596-1998 | 1962-71

11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**VITESSE CONVERTIBILE** 1596-1998 | 1962-71

Generata da un collage di pezzi e componenti, la Vitesse è una Herald a sei cilindri in linea, uno dei più piccoli plurifrazionati mai prodotti in serie (anche se la cilindrata aumenterà in corso d'opera). I freni anteriori sono a disco (sulla Herald solo alcune versioni ne erano provviste, oppure erano optional) mentre la caratterizzazione estetica è affidata a un diverso frontale con calandra più larga e quattro fari. Come sulla Herald, il cofano ingloba i paranghi e permette un'eccellente accessibilità meccanica.

18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



**2000 MK1/MK2/TC** 1998 | 1963-77

8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**2500 MK2/TC** 2498 | 1968-77

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**1300/1300 TC** 1296 | 1966-70

6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

Modello	cm <sup>3</sup>	anni
Valore per categoria di stato d'uso		
A+	A	AB
BA	B+	B
C		

**1500/1500 TC** 1493 | 1970-76

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**TOLEDO** 1296-1493 | 1970-76

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**STAG** 2997 | 1970-77

36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

**DOLOMITE 1300/1500/1850 HL** 1296-1854 | 1972-80

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**DOLOMITE SPRINT** 1998 | 1973-79

La prima vettura di serie con motore a 16 valvole, per di più comandate non da un doppio asse a camme in testa, come succede di solito, ma da uno solo, con bilancieri. Non male, come evoluzione, per una berlina che era in servizio (con ben più modeste ambizioni) già da quattro anni, e che era perlopiù diffusa - nelle versioni tranquille - sul mercato domestico. La Sprint, forte di 129 CV e 187 km/h e riconoscibile per il tetto in vinile, entra di diritto nell'olimpo delle berline sportive più significative di tutti i tempi.

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



**SPITFIRE 4** 1147 | 1962-64

Il telaio separato, di origine Herald, sostiene una delle carrozzerie più indovinate tra le molte disegnate dal prolifico Michelotti. Questa prima serie, peraltro quasi identica alla successiva Mk II, si riconosce a colpo d'occhio per la calandra alta e divisa in due, oltre che per i cerchi con quattro piccole finestrelle d'aerazione. La massa di poco superiore ai 700 kg compensa i limiti del suo 63 CV e le permette di raggiungere 148 km/h. Tra le peculiarità della 4 (da non confondere con la Mk IV), la vaschetta di recupero del radiatore, poi eliminata.

24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



**SPITFIRE MK II** 1147 | 1964-67

23.300	18.600	15.500	12.400	7.800	6.200	3.100
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**SPITFIRE MK III** 1296 | 1967-70

19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**SPITFIRE MK IV** 1296 | 1970-74

13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**SPITFIRE 1500**

1493 | 1974-80

Se ha i poggiatesta, lo specchio di coda nero e le scritte adesive sul bordo dei due cofani (introdotta non subito, ma nel corso del 1976), è sicuramente una 1500. A parte questi segni particolari resta una Spitfire quarta serie, in cui l'aumento di cilindrata compensa la perdita di potenza fatta registrare sulla Mk IV con motore milletré. Qui i cavalli sono 70: abbinati alla coppia superiore, rendono la 1500 la più evoluta di tutta la serie (e anche la più diffusa: quasi un terzo dell'intera produzione) e quella meglio sfruttabile nel traffico di oggi.

16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>GT6 COUPÉ MK I</b>	1998	1966-68	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>GT6 COUPÉ MK II</b>	1998	1968-70	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>GT6 COUPÉ MK III</b>	1998	1971-73	31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
<b>ACCLAIM (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1335	1980-84	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200

**TVR**

GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>GRANTURA</b>	1588-1798	1958-66	36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800
<b>GRIFFITH</b>	4727	1962-67	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>VIXEN</b>	1598-1798	1967-70	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>TUSCAN</b>	2994-4727	1968-71	42.000	33.500	28.000	22.400	14.000	11.200	5.600
<b>S CONVERTIBLE/S2/S2C</b>	2792-2935	1986-90	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>TASMIN</b>	1993-4441	1980-91	35.500	28.200	23.500	18.800	11.800	9.400	4.700
<b>SPEED EIGHT</b>	3947-3950	1989-91	40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
<b>S3/S3C</b>	2935	1990-91	45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>GRIFFITH 500 (4.0-4.3-4.5-5.0)</b>	3950-4988	1991-02	64.500	51.500	43.000	34.500	21.500	17.200	8.600
<b>CHIMAERA</b>	3947-4997	1992-04	56.500	45.000	37.500	30.000	18.800	15.000	7.500
<b>CERBERA/CERBERA GT</b>	3966-4475	1995-05	52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
<b>TUSCAN</b>	4441	1990-91	55.500	44.500	37.000	29.600	18.500	14.800	7.400

**Modello** cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**TUSCAN/S**

3605-3996 | 2000-06

Anche se per i mercati fiscalmente avversi alle grandi cilindrata - come il nostro - esisteva un singolare V8 2 litri ricavato accorciando la corsa ad appena 40,2 mm (e sovralimentato con compressore), per godersi il vero spirito di questa spider con telaio tubolare e carrozzeria in vetroresina è molto meglio puntare sull'originario V8 Rover di 3.950 cc aspirato con 243 CV. Piuttosto leggera (1.054 kg), priva di servosterzo, è un'auto divertente da domare e molto più distintiva di tante altre scoperte della stessa epoca.

52.500	42.000	35.000	28.000	17.500	14.000	7.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>TAMORA</b>	3605	2002-06	49.500	39.500	33.000	26.400	16.500	13.200	6.600
<b>SAGARIS</b>	3996	2005-06	59.500	47.500	39.500	31.500	19.800	15.800	7.900

**UAZ**

RUSSIA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>469 B/31512</b>	1995-2498	1964-99	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600

**UMM**

PORTOGALLO

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>4X4/ALTER/ALVOR (TUTTE LE VER.)</b>	1971-2498	1976-96	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500

**VANDEN PLAS**

GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>PRINCESS 3 LITRI</b>	2912	1959-64	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>PRINCESS 4 LITRI (MOTORE RR)</b>	3909	1964-68	24.800	19.800	16.500	13.200	8.300	6.600	3.300
<b>4 LITRI BERLINA</b>	3993	1960-68	34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600
<b>4 LITRI LIMOUSINE</b>	3993	1960-68	48.000	38.500	32.000	25.600	16.000	12.800	6.400
<b>PRINCESS 1100/1300</b>	1098-1275	1963-74	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300

**VAUXHALL**

GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>	anni	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>14/40</b>	2297	1921-27	28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800
<b>25 HP</b>	3969	1921	43.500	35.000	29.000	23.200	14.500	11.600	5.800
<b>23/60</b>	4000	1922-26	31.500	25.200	21.000	16.800	10.500	8.400	4.200
<b>30/98</b>	4224	1922-26	46.500	37.000	31.000	24.800	15.500	12.400	6.200
<b>25/70</b>	3880	1926-28	46.500	37.000	31.000	24.800	15.500	12.400	6.200
<b>20/60</b>	2762-2916	1927-30	39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>CADET</b>							2048   1931-33
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600	
<b>80</b>							3317   1931-32
28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800	
<b>BIG 6</b>							2392   1933-35
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>27 HP</b>							3180   1933-36
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200	
<b>20 HP</b>							2392   1934-36
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600	
<b>LIGHT 6</b>							1531   1934-36
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600	
<b>14 HP</b>							1781   1935-38
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200	
<b>12 HP</b>							1530   1936-38
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>25 HP</b>							3215   1936-39
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>10 HP</b>							1203   1938-40
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>12 HP</b>							1442   1938-46
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>14 HP</b>							1781   1938-48
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200	
<b>14/6</b>							1781   1939-40
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200	
<b>10 HP</b>							1203   1946-47
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>12 HP</b>							1442   1946-48
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>WYVERN (LIX)</b>							1442   1948-51
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>WYVERN (EIX)</b>							1442   1951-52
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>WYVERN (EIXW)</b>							1507   1952-57
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>VELOX (LIP)</b>							2275   1948-51
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>VELOX (EIP)</b>							2275   1951-52
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>VELOX (EIPV)</b>							2262   1952-57
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	

## VELOX (PAS-PASY-PASX)

2262-2651 | 1957-62

Presentata al Salone di Londra del 1957 assieme alla gemella più lussuosa Cresta, questa imponente berlina esibisce uno stile americaneggiante caratterizzato dal parabrezza e dai lunotto panoramici, da cui la lettera P nella denominazione. Nel 1959, il lunotto, inizialmente in tre parti, diventa in un solo pezzo. Al lancio, il motore è un 6 cilindri in linea di 2262 cc con 93 CV; nel 1960 ne viene adottato uno di 2651 cc con 95 CV. Quasi sempre vendute in accattivanti livree bicolore, le Vauxhall Velox e Cresta PA sono poco conosciute e pressoché introvabili in Italia, ma sono decisamente interessanti per i patiti degli anni Cinquanta.

10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>VELOX (PB)</b>							2651   1962-64
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>VELOX (PB)</b>							3293   1964-65
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>CRESTA (EIPC)</b>							2262   1954-57
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>CRESTA (PAS-PASY-PASX)</b>							2262-2651   1957-62
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>CRESTA (PB)</b>							2651   1962-65
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>CRESTA (PC)</b>							3293   1965-72
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>VISCOUNT</b>							3293   1966-72
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>VICTOR</b>							1507   1957-59
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>VICTOR II</b>							1507   1959-61
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>VICTOR (FB)/VX 4-90</b>							1507   1961-64
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>VICTOR (FC 101)/VX 4-90</b>							1594   1965-67
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>VICTOR (FD)</b>							1599   1967-71
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>VICTOR 2000 (FD)/VX4-90</b>							1975   1967-72
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>VICTOR 1800/2300 (FE) / VX4-90</b>							1759-2279   1972-78
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>VICTOR 3300 (FE)</b>							3294   1973-76
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>VENTORA</b>							3294   1968-72
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>VENTORA II</b>							3294   1972-76
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>VIVA (HA) TUTTE LE VERSIONI</b>							1057   1963-66
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>VIVA (HB) TUTTE LE VERSIONI</b>							1159-1599   1966-70
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>VIVA (HC) TUTTE LE VERSIONI</b>							1159-2279   1970-79
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>VIVA BRABHAM</b>							1159   1967-70
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>VIVA GT</b>							1975   1968-70
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>FIRENZA</b>							1159-2279   1971-73
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>FIRENZA</b>							1256-2279   1973-75
3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500	
<b>MAGNUM</b>							1759-2279   1973-77
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	

## VENTURI

FRANCIA

<b>VENTURI</b>							2458-2849   1986-93
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400	
<b>VENTURI CABRIOLET</b>							2458-2849   1988-93
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400	
<b>ATLANTIQUE/300/400 GT</b>							2946-2975   1994-01
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200	



Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

## VOLKSWAGEN

GERMANIA

Da un'idea di Adolf Hitler, quella di dotare i tedeschi un'auto del popolo (questo significa infatti in tedesco Volkswagen) e dal genio dell'ingegnere Ferdinand Porsche, da lui convocato allo scopo, trae origine a metà degli anni 30 il Maggiolino, modello che supera nel 1972 il record di vendite mondiali sino ad allora detenuto dalla Ford T. Sono, gli anni 70, il periodo in cui il marchio esce da una fase critica dovuta alla monocultura o quasi: le varie 1500-1600-411-412 erano sviluppate sulla vecchia meccanica "tutto dietro". A partire dalla Golf, disegnata da Giorgetto Giugiaro e dichiaratamente ispirata (meccanicamente) alla Fiat 128, è un crescendo di successi che porta alla nascita di una holding industriale che oltre a Volkswagen e Audi integra Porsche, Seat, Skoda, Bentley, Lamborghini, Bugatti e Ducati. La diffusione capillare nel mercato sudamericano (segnatamente in Brasile) del brand VW ne fa, tra l'altro, uno degli attori principali dei mercati emergenti.

<b>TYP 82 KÜBELWAGEN</b>	985-1131	1940-45				
60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
<b>TYP 82 E/92 SS</b>	985-1131	1941-45				
64.500	51.500	43.000	34.500	21.500	17.200	8.600
<b>TYP 87 KOMMANDEURWAGEN</b>	1131	1941-44				
64.500	51.500	43.000	34.500	21.500	17.200	8.600
<b>TYP 166 SCHWIMMWAGEN</b>	1131	1942-44				
67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>MAGGIOLINO (LUN. DUE VETRINI)</b>	1131	1946-53				
40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400

## MAGGIOLINO (LUNOTTO OVALE)

1131-1192 | 1953-57

Quella che si può considerare la seconda serie del Maggiolino si distingue per il lunotto in un pezzo unico, ovale e curvo, anziché in due lunette piane. Per via di tale modifica, questa serie, che quasi subito monta un nuovo motore 1200 da 30 CV, verrà soprannominata "Ovali-Käfer". Le prestazioni più brillanti, ma anche le finiture e le dotazioni migliorate, la rendono più accattivante rispetto alla prima. Gli esemplari disponibili oggi non mancano, ma il massimo è uno in tinta metallizzata con tetto scorrevole.

30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000
--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------



<b>MAGGIOLINO 1200</b>	1192	1957-64				
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>MAGGIOLINO 1200</b>	1192	1964-67				
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>MAGGIOLINO 1300/1500</b>	1285-1493	1965-67				
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>MAGGIOLINO 1200 (12V)</b>	1192	1967-74				
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>MAGGIOLINO 1300/1500 (12V)</b>	1285-1493	1967-70				
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>MAGGIOLINO 1200 (12V)</b>	1192	1974-78				
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>MAGGIOLONE 1302</b>	1192-1584	1970-72				
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>MAGGIOLONE 1303</b>	1192-1584	1972-74				
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>MAGGIOLONE 1303</b>	1192-1584	1974-75				
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>MAGGIOLINO MEXICO</b>	1192-1584	1978-03				
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>MAGGIOLINO CABR. HEBMÜLLER</b>	1131	1949-53				
90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000
<b>MAGGIOLINO CABR. KARMANN</b>	1131	1951-54				
67.500	54.000	45.000	36.000	22.500	18.000	9.000
<b>MAGGIOLINO CABR. KARMANN</b>	1192	1954-57				
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
<b>MAGGIOLINO 1200 CABRIOLET</b>	1192	1957-67				
33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>MAGGIOLINO 1300/1500 CABRIOLET</b>	1285-1493	1965-67				
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000

## MAGGIOLINO 1200 CABRIOLET (12V)

1192 | 1967-70

Realizzata dalla Casa già a livello di prototipo, per la produzione in serie la versione cabriolet a quattro posti del Maggiolino viene affidata alla carrozzeria Karmann e si distingue per le finiture di prim'ordine e per l'ottima capote multistrato, con lunotto in vetro. Col model year 1968 vengono estesi a tutti i mercati gli aggiornamenti estetici introdotti l'anno precedente, ossia i proiettori "dritti" e non più "a fetta di salame". Dal punto di vista meccanico debuttano l'impianto elettrico a 12 V e il doppio circuito frenante. La gamma motori prevede il 1200 (34 CV), il 1300 (40 CV) e il 1500 (44 CV).

25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>MAGGIOLINO 1300/1500 CABR. (12V)</b>	1285-1493	1967-70				
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>MAGGIOLONE 1302 CABRIOLET</b>	1192-1584	1970-72				
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET</b>	1192-1584	1972-74				
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>MAGGIOLONE 1303 CABRIOLET</b>	1192-1584	1974-80				
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200

Per ordini e chiarimenti sui prodotti di vendita diretta (volumi e raccoglitori)

**ED** EditorialeDomus

puoi contattare il servizio clienti al numero

**02 56568800**

(lunedì-venerdì 9.00/18.00)

**uf.vendite@edidomus.it**

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**KARMANN GHIA COUPÉ**

1192 | 1955-66

Disegnato da Felice Mario Boano, il prototipo di quella che diverrà la versione coupé del Maggiolino viene approntato dalla Ghia nel novembre 1953. La Direzione Volkswagen lo approva e ne affida l'industrializzazione alla Karmann. La versione definitiva è dell'agosto 1955 e, grazie alla linea accattivante e sportiva, riscuote un successo immediato, sebbene le prestazioni non siano così brillanti. La prima serie è quella che conserva la purezza del design originale italiano.

27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>KARMANN GHIA COUPÉ</b>						1285-1584	1966-74
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200	
<b>KARMANN GHIA CABRIOLET</b>						1192	1957-66
34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600	
<b>KARMANN GHIA CABRIOLET</b>						1285-1584	1966-74
28.500	22.800	19.000	15.200	9.500	7.600	3.800	
<b>KARMANN GHIA 1.5/1.6 TYP 34</b>						1495-1584	1961-69
40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400	
<b>1500/1500 S</b>						1493	1961-65
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>1600 L/TL</b>						1584	1965-66
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>1600 L/TL</b>						1584	1966-73
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>1500/1500 S/1600 VARIANT</b>						1495-1584	1962-66
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>1500/1500 S/1600 VARIANT</b>						1495-1584	1966-73
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>411/412 (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1679-1795	1968-74
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>PESCACCIA TYP 181</b>						1493-1584	1969-79
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>TYP 183 ILTIS</b>						1714	1979-82
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>K70 (TUTTE LE VER.)</b>						1605-1807	1970-75
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>PASSAT (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						1296-1588	1973-77
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>PASSAT (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						1272-1588	1977-80
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>PASSAT (I S.) D TUTTE LE VERSIONI</b>						1471	1978-80
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>PASSAT (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						1272-1921	1980-88
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>PASSAT (II S.) D/TD</b>						1588	1980-88
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**PASSAT II S. VARIANT TUTTE LE VER.**

1272-1994 | 1980-88

Pensionata la prima serie, in produzione per ben 8 anni, la seconda serie della berlina Volkswagen esibisce uno stile più consono al nuovo decennio, che dominerà con altrettanto successo, grazie alla gamma di motori decisamente estesa, che comprende pure il 5 cilindri Audi di 1921 cc con 115 CV. La famiglia prevede le berline a 5 e a 4 porte e la station wagon (Variant; in Italia Familiar). Nel 1984 viene commercializzata la Variant Syncro a trazione integrale permanente, disponibile sia col 1800 sia col 2000.

3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-----



<b>PASSAT (II S.) D/TD VARIANT</b>						1588	1980-88
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>PASSAT (III S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						1595-1984	1988-94
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>PASSAT (III S.) G60 SYNCRO GTI</b>						1781	1989-93
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>PASSAT (III S.) TURBODIESEL</b>						1588-1896	1988-94
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>PASSAT (III S.) G60 VAR. SYNCRO GTI</b>						1781	1989-93
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>PASSAT (III S.) VAR. TUTTE LE VER.</b>						1595-1984	1988-94
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>PASSAT (III S.) TURBODIESEL VAR.</b>						1588-1896	1988-93
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>PASSAT (III S.) 2.8 VR6</b>						2792	1991-93
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>PASSAT (III S.) 2.8 VR6 VARIANT</b>						2792	1991-93
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>PASSAT IV S. (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1595-1984	1993-96
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300	
<b>PASSAT IV S. 2.9 VR6</b>						2861	1995-96
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>PASSAT IV S. TD</b>						1896	1996
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>PASSAT IV S. VAR. (TUTTE LE VER.)</b>						1595-1781	1993-99
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300	
<b>PASSAT IV S. 2.9 VR6 VARIANT</b>						2861	1995-96
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>PASSAT IV S. TD VARIANT</b>						1896	1993-97
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>PASSAT V S. (TUTTE LE VERSIONI)</b>						1595-1984	1996-05
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	
<b>PASSAT V S. 1.8 TURBO 20V</b>						1781	1996-05
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300	
<b>PASSAT V S. 2.3 V5 SYNCRO/4MOTION</b>						2325	1997-05
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>PASSAT V S. 2.8 V6 30V</b>						2771	1996-04
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>PASSAT V S. 4.0 W8</b>						3999	2001-05
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>PASSAT V S. 1.9/2.0 TDI</b>						1896-1968	1996-05
1.500	1.200	1.000	800	500	400	200	



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>PASSAT V S. 2.5 V6 TDI</b>							2496   1999-05
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>PASSAT V S. VARIANT (TUTTE LE VER.)</b>							1595-1984   1997-06
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>PASSAT V S. VARIANT 1.8 TURBO 20V</b>							1781   1997-06
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>PASSAT V S. 2.3 V5 VAR. SYNCRO/4M.</b>							2324-2327   1997-03
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>PASSAT V S. 2.8 V6 30V VARIANT</b>							2771   1997-04
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>PASSAT V S. 4.0 W8 VARIANT</b>							3999   2001-05
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>PASSAT V S. VARIANT 1.9/2.0 TDI</b>							1896-1968   1997-06
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>PASSAT V S. VARIANT 2.5 V6 TDI</b>							2496   1999-06
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>PASSAT (V I S.) 2.0 FSI TURBO</b>							1984   2005-07
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>PASSAT (V I S.) 3.2 V6 FSI</b>							3168   2005-08
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>PASSAT (V I S.) 3.6 V6 FSI</b>							3597   2008-09
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>PASSAT (V I S.) 2.0 FSI TURBO VARIANT</b>							1984   2005-07
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>PASSAT (V I S.) 3.2 V6 FSI VARIANT</b>							3168   2005-08
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>PASSAT (V I S.) 3.6 V6 FSI VARIANT</b>							3597   2008-09
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1093-1457   1974-79
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>GOLF (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1093-1457   1980-83
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700

**GOLF GTI 4 MARCE 1600**

1588 | 1976-81

Il primo allestimento sportivo della già popolare due volumi disegnata da Giorgetto Giugiaro viene presentato al Salone di Francoforte del 1975. Fiore all'occhiello è il motore a iniezione da 110 CV, che lo rende capace di superare i 180 km/h; la carrozzeria, proposta all'inizio solo in rosso o argento, si caratterizza per l'assenza di parti cromate o inox, per lo spoiler anteriore e codolini sui passaruota. La prima versione della GTI, distinta per il cambio a 4 marce e i paraurti in acciaio, è quella più rara e quindi quella da preferire.

24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>GOLF GTI 5 MARCE 1600</b>							1588   1978-82
	19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>GOLF GTI 1800</b>							1781   1982-83
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>GOLF DIESEL (I S.)</b>							1471-1588   1976-83
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>GOLF GTD (I S.)</b>							1588   1982-83
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)</b>							1093-1781   1979-87
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>GOLF I CABRIOLET (TUTTE LE VER.)</b>							1595-1781   1987-93
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>GOLF (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1043-1781   1983-92
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>GOLF (II S.) GTI</b>							1781   1983-89
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>GOLF GTI 16V</b>							1781   1985-89
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>GOLF (II S.) GTI MODEL YEAR '90</b>							1781   1989-92
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>GOLF GTI 16V MODEL YEAR '90</b>							1781   1989-92
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>GOLF GTI G60</b>							1781   1990-91
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>GOLF (II S.) SYNCRO</b>							1781   1986-91
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>GOLF RALLYE</b>							1781   1989-90
	33.000	26.400	22.000	17.600	11.000	8.800	4.400
<b>GOLF COUNTRY</b>							1781   1990-91
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>GOLF (II S.) DIESEL</b>							1588   1983-91
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>GOLF (II S.) GTD</b>							1588   1983-92
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>GOLF III (TUTTE LE VER.)</b>							1391-1984   1991-98
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>GOLF III GTI/GTI 16V</b>							1984   1991-98
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

**GOLF (III 2.8/2.9 VR6/VR6 SYNCRO**

2792-2861 | 1991-97

La gamma della Golf terza serie offre da subito una novità che desta sensazione: la disponibilità di una versione col particolare motore 6 cilindri a V stretto di 2,8 litri, sviluppato dalla Volkswagen per i suoi modelli di alta gamma. Molto compatto, questo motore ha i cilindri ricavati in un blocco unico e una testata a 12 valvole con distribuzione bialbero. Esternamente, la VR6, che si distingue per il logo VR6, ha un aspetto molto simile a quello della GTI, ma meno vistoso. La potenza di 174 CV le consente di toccare i 224 km/h. Nel 1994 arriva la Syncro (a trazione integrale) con motore di 2,9 litri da 190 CV.

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>GOLF III D/TD</b>							1896   1991-98
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>GOLF III VARIANT (TUTTE LE VER.)</b>							1391-1984   1993-98
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300

Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>GOLF III VARIANT D/TD</b>							1896   1993-98
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>GOLF III CABRIO (TUTTE LE VER.)</b>							1595-1984   1993-98
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>GOLF III CABRIO TDI</b>							1896   1995-98
	3.600	2.900	2.400	1.900	1.200	1.000	500
<b>GOLF IV (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1390-1984   1997-04
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>GOLF IV 1.8 20V TURBO</b>							1781   1997-03
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>GOLF IV 1.8 20V TURBO PLUS</b>							1781   2002-04
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>GOLF IV 2.3 V5</b>							2325   1997-04
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>GOLF IV 2.8 VR6</b>							2792   1999-03
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>GOLF IV R32</b>							3189   2002-03
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>GOLF IV TDI (TUTTE LE VERSIONI)</b>							1896   1997-04
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>GOLF IV 1.9 TDI 115/150 CV GTI</b>							1896   1999-04
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>GOLF IV VARIANT (TUTTE LE VER.)</b>							1390-1984   1999-06
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>GOLF IV VARIANT 2.3 V5</b>							2325   1999-04
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>GOLF IV VARIANT TDI (TUTTE LE VER.)</b>							1896   1999-06
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>GOLF IV CABRIO</b>							1595-1984   1998-02
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>GOLF IV CABRIO TDI</b>							1896   1998-02
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>GOLF V GTI</b>							1984   2004-08
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
<b>GOLF V R32</b>							3189   2005-08
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600

## SCIROCCO (I.S.)

1093-1588 | 1974-77

Disegnata da Giorgetto Giugiaro, come la Golf, la coupé Scirocco esordisce contemporaneamente e ne condivide la meccanica. L'allestimento, come quello della Karmann-Ghia che va a sostituire, è affidato alla Karmann. La prima serie si distingue per i paraurti in acciaio e oggi è piuttosto rara, anche perché i numeri di produzione della Scirocco sono nettamente inferiori a quelli della Golf. La gamma di versioni è piuttosto ampia, ma è consigliabile orientarsi su quelle con i motori 1600: base, da 75-85 CV, e GTI, da 110 CV.

	A+	A	AB	BA	B+	B	C
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400



Modello	cm <sup>3</sup>						anni
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>SCIROCCO (I.S.)</b>							1272-1588   1977-81
	9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
<b>SCIROCCO GTI (I.S.)</b>							1588   1977-81
	18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>SCIROCCO (II S.)</b>							1272-1588   1981-89
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>SCIROCCO GLI/GT/GT 16V (II S.)</b>							1588-1781   1981-91
	14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900
<b>POLO (I.S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							895-1272   1975-81
	5.400	4.300	3.600	2.900	1.800	1.400	700
<b>POLO (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1043-1272   1981-90
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>POLO (II S.) MODEL YEAR '91</b>							1043-1272   1990-95
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>POLO II S. COUPÉ (TUTTE LE VER.)</b>							1043-1272   1982-90
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>POLO (II S.) COUPÉ MODEL YEAR '91</b>							1043-1272   1990-94
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>POLO (II S.) COUPÉ G40</b>							1272   1985-94
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>POLO (II S.) DIESEL</b>							1272   1986-90
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>POLO (II S.) D MODEL YEAR '91</b>							1398   1990-95
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>POLO (III S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							999-1598   1994-02
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>POLO (III S.) DIESEL</b>							1422-1896   1994-02
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>POLO (III S.) CLASSIC</b>							1390-1598   1996
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>POLO (III S.) CLASSIC D</b>							1896   1996
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>POLO (III S.) GTI</b>							1598   1999-01
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>POLO III S. VARIANT (TUTTE LE VER.)</b>							1390-1598   1997-02
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>POLO (III S.) DIESEL VARIANT</b>							1896   1997-02
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>POLO (IV S.) 1.8 T. 20V GTI</b>							1781   2006-09
	3.600	2.900	2.400	1.900	1.200	1.000	500
<b>DERBY (I.S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							895-1093   1976-81
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>DERBY (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1043-1272   1981-88
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>JETTA (I.S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1093-1588   1979-84
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>JETTA GLI (I.S.)</b>							1588-1781   1979-84
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>JETTA DIESEL (I.S.)</b>							1588   1981-84
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>JETTA TURBODIESEL (I.S.)</b>							1588   1983
	1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>JETTA (II S.) TUTTE LE VERSIONI</b>							1272-1781   1984-92
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>JETTA (II S.) GT/GTX 16V</b>							1781   1987-91
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>JETTA (II S.) SYNCRO</b>							1781   1986-91
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>JETTA (II S.) DIESEL</b>							1588   1984-91
	1.100	800	700	600	400	300	100
<b>JETTA (II S.) TURBODIESEL</b>							1588   1984-92
	1.100	800	700	600	400	300	100
<b>CORRADO 1.8I G60</b>							1781   1988-93
	15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>CORRADO 1.8/2.0 16V</b>							1781-1984   1988-95
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500



Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**CORRADO 2.9 VR6**

2861 | 1991-95

Reihen in tedesco significa fila; reihenmotor è infatti il classico motore in linea. VR sta a indicare una particolare disposizione dei cilindri a metà strada tra uno a V e uno in linea. Una V stretta, insomma (di 15°), lungamente utilizzata dalle Lancia e riattualizzata negli anni 90 dalla Volkswagen. La Corrado monta un VR6 di 2.861 cc derivato dal 2.792 cc già usato sulla Passat. Grazie a 190 CV viaggia a 235 km/h. L'armonia della linea e la singolarità del propulsore ne fanno una youngtimer di grande interesse.

21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



**VENTO (TUTTE LE VER.)** 1598-1984 | 1992-96

1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
-------	-------	-------	-----	-----	-----	-----

**VENTO D/TD** 1896 | 1992-96

1.100	800	700	600	400	300	100
-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

**VENTO 2.8 VR6** 2792 | 1992-98

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**BORA 1.6/1.8 20V/2.0** 1595-1984 | 1999-06

1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
-------	-------	-------	-----	-----	-----	-----

**BORA 2.3 V5** 2325 | 1999-02

3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-----

**BORA 2.8 VR6** 2792 | 2000-03

8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**BORA TDI** 1896 | 1999-06

1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
-------	-------	-------	-----	-----	-----	-----

**BORA VARIANT 1.6/2.0** 1595-1984 | 2000-06

1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
-------	-------	-------	-----	-----	-----	-----

**BORA VARIANT 2.8 VR6** 2792 | 2000-03

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**BORA VARIANT TDI** 1896 | 2000-06

1.200	1.000	800	600	400	300	200
-------	-------	-----	-----	-----	-----	-----

**SHARAN (I.S.) 1.8 TURBO 20V** 1781 | 1998-06

2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

**SHARAN (I.S.) 2.0** 1984 | 1995-11

2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

**SHARAN (I.S.) 2.8 V6/VR6** 2792 | 1995-03

3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-----

**SHARAN (I.S.) 2.8 V6/VR6 SYNC./4M.** 2792 | 1996-06

4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**SHARAN (I.S.) TD/TDI** 1896-1968 | 1995-11

1.200	1.000	800	600	400	300	200
-------	-------	-----	-----	-----	-----	-----



**SEI UN PROFESSIONISTA?**

Scopri le nostre soluzioni digitali sul sito

[www.quattroruotepro.it](http://www.quattroruotepro.it)

o richiedi informazioni scrivendo a

[professional@edidomus.it](mailto:professional@edidomus.it)

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

**NEW BEETLE 1.6**

1595 | 2000-11

Dal prototipo Concept I, sviluppato in California, deriva il modello che reinterpreta in chiave attualizzata le forme della Maggiolino. La meccanica però è quella della Golf IV, a motore e trazione anteriore. Confortevole per i passeggeri anteriori, l'abitacolo lo è meno per quelli posteriori, anche per via della linea spiovente della carrozzeria, che inoltre riduce il volume del bagagliaio. Per questi inconvenienti e per il prezzo elevato, la New Beetle non sfonda in Europa. Ma resta una pietra miliare nella storia della Volkswagen.

4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



**NEW BEETLE 1.8 T./2.0** 1781-1984 | 1999-10

5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**NEW BEETLE 2.3 V5** 2524 | 2000-05

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**NEW BEETLE RSI** 3189 | 2000-02

22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------

**NEW BEETLE TDI** 1896 | 1999-11

3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-----

**NEW BEETLE CABRIOLET 1.4/1.6** 1390-1595 | 2003-11

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**NEW BEETLE CABRIOLET 1.8 T/2.0** 1781-1984 | 2003-10

8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**LUPO 1.0/1.4/1.4 16V** 997-1390 | 1998-05

1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----

**LUPO 1.2 TDI 3L** 1191 | 1999-05

3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**LUPO GTI** 1598 | 1999-05

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**TOUAREG 3.2 V6/3.6 V6 FSI (I.S.)** 3189-3597 | 2002-10

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**TOUAREG 4.2 V8/4.2 V8 FSI (I.S.)** 4163-4172 | 2002-09

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**TOUAREG 6.0 W12 (I.S.)** 5998 | 2005-10

9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**TOUAREG 5.0 V10 TDI (I.S.)** 4921 | 2002-10

4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**TOUAREG 5.0 V10 TDI R50 (I.S.)** 4921 | 2008-10

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----

**PHAETON 4.2 V8** 4172 | 2003-15

12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**PHAETON 6.0 W12** 5998 | 2002-11

13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
--------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

**EOS 3.2/3.6 V6** 3189-3597 | 2007-10

9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

**TYP 2 T1 FURGONE** 1192-1493 | 1960-67

37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**TYP 2 T1 PICKUP** 1192-1493 | 1960-67

40.500	32.500	27.000	21.600	13.500	10.800	5.400
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**TYP 2 T1 DOPPIA CABINA** 1192-1493 | 1960-67

45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

**TYP 2 T1 KOMBI/BUS** 1192-1493 | 1960-67

60.000	48.000	40.000	32.000	20.000	16.000	8.000
--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------



Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>TYP 2 T1 BUS DE LUXE (SAMBA)</b>							
98.000	78.000	65.000	52.000	32.500	26.000	13.000	
<b>TYP 2 T1 WESTFALIA</b>							
75.000	60.000	50.000	40.000	25.000	20.000	10.000	
<b>TYP 2 T2A FURGONE</b>							
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600	
<b>TYP 2 T2A PICKUP</b>							
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>TYP 2 T2A DOPPIA CABINA</b>							
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400	
<b>TYP 2 T2A KOMBI/BUS</b>							
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>TYP 2 T2A BUS DE LUXE</b>							
34.500	27.600	23.000	18.400	11.500	9.200	4.600	
<b>TYP 2 T2A WESTFALIA</b>							
37.500	30.000	25.000	20.000	12.500	10.000	5.000	
<b>TYP 2 T2A+B FURGONE</b>							
18.800	15.000	12.500	10.000	6.300	5.000	2.500	
<b>TYP 2 T2A+B KOMBI/BUS</b>							
26.300	21.000	17.500	14.000	8.800	7.000	3.500	
<b>TYP 2 T2B FURGONE</b>							
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>TYP 2 T2B PICKUP</b>							
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200	
<b>TYP 2 T2B DOPPIA CABINA</b>							
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>TYP 2 T2B KOMBI/BUS</b>							
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400	
<b>TYP 2 T2B BUS DE LUXE</b>							
30.000	24.000	20.000	16.000	10.000	8.000	4.000	
<b>TYP 2 T2B WESTFALIA</b>							
36.000	28.800	24.000	19.200	12.000	9.600	4.800	
<b>TYP 2 T25 (T3) FURGONE/SYNCR0</b>							
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>TYP 2 T25 (T3) FURGONE/SYNCR0</b>							
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>TYP 2 T25 (T3) FURGONE/SYNCR0 D/TD</b>							
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>TYP 2 T25 (T3) FURGONE/SYNCR0 D/TD</b>							
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>TYP 2 T25 (T3) PICKUP/SYNCR0</b>							
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>TYP 2 T25 (T3) PICKUP/SYNCR0</b>							
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>TYP 2 T25 (T3) PICKUP/SYNCR0 D/TD</b>							
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>TYP 2 T25 (T3) PICKUP/SYNCR0 D/TD</b>							
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>TYP 2 T25 (T3) PICKUP D. C./SYNCR0</b>							
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>TYP 2 T25 (T3) PICKUP D. C./SYNCR0</b>							
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>TYP 2 T25 (T3) PICKUP D.C./S. D/TD</b>							
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>TYP 2 T25 (T3) PICKUP D.C./S. D/TD</b>							
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>TYP 2 T25 (T3) KOMBI/BUS</b>							
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>TYP 2 T25 (T3) KOMBI/BUS</b>							
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>TYP 2 T25 (T3) KOMBI/BUS D/TD</b>							
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>TYP 2 T25 (T3) KOMBI/BUS D/TD</b>							
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>TYP 2 T25 (T3) CARAVELLE/SYNCR0</b>							
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>TYP 2 T25 (T3) CARAVELLE/SYNCR0</b>							
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600	
<b>TYP 2 T25 (T3) CARAVELLE/SYN. D/TD</b>							
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500	
<b>TYP 2 T25 (T3) CARAVELLE/SYN. D/TD</b>							
12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700	
<b>TYP 2 T25 (T3) CAMP./MULTI./CAL.</b>							
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600	
<b>TYP 2 T25 (T3) CAMP./MULTI./CAL.</b>							
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>TYP 2 T25 (T3) CAM./MUL./CAL. D/TD</b>							
12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700	
<b>TYP 2 T25 (T3) CAM./MUL./CAL. D/TD</b>							
14.300	11.400	9.500	7.600	4.800	3.800	1.900	
<b>TRANSPORTER (T4) FURGONE/SYNCR0</b>							
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>TYP 2 T4 FURGONE/SYNCR0 D/TD/TDI</b>							
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>TRANSPORTER (T4) KOMBI/GIARD./SYN.</b>							
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200	
<b>TYP 2 T4 KOMBI/GIARD./SYN. D/TD/TDI</b>							
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>TYP 2 (T4) CARAVELLE/SYNCR0</b>							
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>TYP 2 T4 CARAVELLE/SYNCR0 D/TD/TDI</b>							
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>TYP 2 T4 MULTIVAN/SYNCR0</b>							
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>TYP 2 T4 MULTIVAN/SYNCR0 D/TD/TDI</b>							
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600	
<b>TRANSPORTER (T4) FURGONE/SYNCR0</b>							
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>TYP 2 T4 FURGONE/SYNCR0 D/TD/TDI</b>							
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>TRANSPORTER (T4) KOMBI/GIARD./SYN.</b>							
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>TYP 2 T4 KOMBI/GIARD./SYN. D/TD/TDI</b>							
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>TYP 2 (T4) CARAVELLE/SYNCR0</b>							
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600	
<b>TYP 2 T4 CARAVELLE/SYNCR0 D/TD/TDI</b>							
16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200	
<b>TYP 2 T4 MULTIVAN/SYNCR0</b>							
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800	
<b>TYP 2 T4 MULTIVAN/SYNCR0 D/TD/TDI</b>							
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400	
<b>TRANSPORTER T5 KOMBI/SHUTTLE</b>							
9.000	7.200	6.000	4.800	3.000	2.400	1.200	
<b>TRANSPORTER T5 KOMBI/SHUTTLE/4M. V6</b>							
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600	
<b>TRANSPORTER T5 KOMBI/SHUTTLE/4M. D</b>							
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900	
<b>CARAVELLE T5</b>							
10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400	
<b>CARAVELLE T5 V6/4MOTION</b>							
13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800	
<b>CARAVELLE T5 CDI/4MOTION</b>							
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	
<b>TYP 2 T5 MULTIVAN</b>							
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000	
<b>TYP 2 T5 MULTIVAN V6/4MOTION</b>							
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000	
<b>TYP 2 T5 MULTIVAN/CALIFORNIA/4M. D</b>							
12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700	



# VOLKSWAGEN PORSCHE

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

## VOLKSWAGEN PORSCHE GERMANIA

**914/4** 1679 | 1969-72

Studiato a quattro mani con la Volkswagen, questo modello porta il doppio marchio; a pieno titolo per la 914/4 che monta il motore a 4 cilindri della Volkswagen 411 E da 80 CV. C'è però anche la "914/6" che adotta invece il 6 cilindri della coeva 911 T, depotenziato a 110 CV. La sua caratteristica distintiva è la meccanica a motore centrale, che richiama la 550 Spyder. Il comportamento su strada è molto diverso rispetto a quello della 911; in generale più sicuro e prevedibile. L'estetica, innovativa, non viene subito apprezzata.

24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------



<b>914 1.8</b>	1795	1973-75				
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>914 2.0</b>	1971	1972-75				
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>914/6</b>	1991	1969-72				
91.000	74.000	57.000	48.500	40.000	28.500	17.100

## VOLVO SVEZIA

Vengono dal mondo dei cuscinetti a sfera sia il nome (che significa "rotolo", in latino) sia l'ispirazione industriale della Volvo: Assar Gabrielsson e Gustaf Larson, che la fondano nel 1927, sono infatti dirigenti della SKF di cui il marchio automobilistico è, inizialmente, una sussidiaria. Apprezzata fin dai primi anni per la robustezza delle sue lamiere (non a caso "Iron mark" è sulle griglie frontali proprio per sottolineare l'antico simbolo del ferro), le Volvo s'impongono all'attenzione dei mercati internazionali nell'immediato dopoguerra per la grande attenzione alla sicurezza, che diventa il pezzo di bravura della Casa, con numerose prime mondiali. Nel 1975 acquista la Daf, nel 1977 non riesce ad allearsi con la Saab e anche il matrimonio con la Renault, che avrebbe dovuto celebrarsi nel 1993, salta. Nel 1999 passa alla Ford sotto l'egida del Premier Automotive Group (assieme ad Aston Martin, Land Rover, Jaguar e Lincoln) e infine, dal 2010, è in quota alla cinese Geely.

<b>ÖV 4</b>	1944	1926-29				
39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
<b>PV 4</b>	1944	1927-29				
39.000	31.000	26.000	20.800	13.000	10.400	5.200
<b>PV 650/651/652/653/654/655</b>	3010-3266	1929-34				
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>PV 656/657/658/659</b>	3670	1935-37				
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>PV 36 «CARIOCA»</b>	3670	1935-38				
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>PV 51/52/53/54/55/56</b>	3670	1936-45				
24.000	19.200	16.000	12.800	8.000	6.400	3.200
<b>PV 60/61</b>	3670	1942-50				
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>PV 444 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1414-1583	1944-58				
21.000	16.800	14.000	11.200	7.000	5.600	2.800
<b>PV 445 DUETT</b>	1414-1583	1955-60				
22.500	18.000	15.000	12.000	7.500	6.000	3.000
<b>SPORT</b>	1414	1956-57				
45.000	36.000	30.000	24.000	15.000	12.000	6.000

Modello	cm <sup>3</sup>	anni				
Valore per categoria di stato d'uso						
A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>PV 544</b>	1583-1778	1958-65				
18.000	14.400	12.000	9.600	6.000	4.800	2.400
<b>TP 21</b>	3650	1956-59				
15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
<b>LAPLANDER</b>	1778-1990	1959-76				
19.500	15.600	13.000	10.400	6.500	5.200	2.600
<b>SERIE 120 - AMAZON (TUTTE LE VER.)</b>	1583-1986	1956-70				
11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>164</b>	2978	1968-74				
12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>P1800/P1800 S</b>	1778-1986	1961-71				
25.500	20.400	17.000	13.600	8.500	6.800	3.400
<b>1800 ES</b>	1986	1971-73				
27.000	21.600	18.000	14.400	9.000	7.200	3.600
<b>66 (TUTTE LE VER. ANCHE DAF)</b>	1108-1289	1972-79				
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>343/345</b>	1397-1986	1976-81				
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>340/360 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1397-1986	1982-91				
2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>360 DIESEL</b>	1596	1984-89				
1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>440 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1596-1998	1988-96				
1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>440 TURBO</b>	1721	1988-96				
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>440 TD</b>	1870	1993-96				
1.100	800	700	600	400	300	100
<b>460 (TUTTE LE VERSIONI)</b>	1596-1998	1989-96				
1.200	1.000	800	600	400	300	200
<b>460 TD</b>	1870	1993-96				
1.100	800	700	600	400	300	100
<b>480 ES</b>	1721-1998	1986-95				
6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900

**480 TURBO** 1721 | 1988-95

Versione sovralimentata di una Volvo prodotta in Olanda, spinta da un motore Renault da 119 CV (che divengono 122 dal 1991) e con la trazione anteriore, la 480 Turbo ha avuto un notevole successo grazie alla bella linea da station compacta a due porte disegnata da John De Vries. Caratteristici i fari anteriori a scomparsa e il portellone in cristallo, come sulla 1800 ES. È brillante e adatta all'uso quotidiano, ma gli esemplari sopravvissuti in buone condizioni sono molto pochi.

8.600	6.800	5.700	4.600	2.900	2.300	1.100
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>244 BERLINA (TUTTE LE VER.)</b>	1986-2127	1974-81				
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>244 GL D6</b>	2383	1978-83				
2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>240 BERLINA (TUTTE LE VER.)</b>	1986-2316	1982-91				
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>240 GL D6</b>	2383	1983-91				
2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>244/240 BERLINA TURBO</b>	1986-2127	1980-85				
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

## 245 SW (TUTTE LE VER.)

1986-2127 | 1974-81

È un classico che ha fatto diventare di moda la station wagon anche in Italia. Derivata dalla berlina 244, a sua volta evoluzione della 140 con freni a disco, piantone collassabile e sospensioni anteriori MacPherson, è stata proposta inizialmente con motore 2 litri da 82 CV e 2,1 litri da 97 CV. Nel 1976 arriva il nuovo due litri con albero a camme in testa da 90 CV; nel 1978 è la volta della motorizzazione diesel, un 2400 da 82 CV, mentre nel 1981 debutta il 2100 turbo da 155 CV (in Italia la cilindrata è di 1986 cc e la potenza si attesta a 145 CV). Alla fine del 1982 tutte le versioni della gamma 200 (ossia le berline 242-244 e la familiare 245) vengono riunite sotto la sigla unificata 240.

6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----



<b>245 GL D6</b>						2383	1978-83
2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400	
<b>240 SW (TUTTE LE VER.)</b>						1986-2316	1982-93
4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600	
<b>240 GL D6 SW</b>						2383	1983-91
2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400	
<b>245 TURBO/240 SW TURBO</b>						1986-2127	1981-85
9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300	
<b>264 DL/GL/GLE</b>						2664-2849	1974-81
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	
<b>265 DL/GL/GLE</b>						2664-2849	1974-81
6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800	

## 262 COUPÉ

2664-2849 | 1977-81

Coupé a 6 cilindri, conserva la linea di cintura della serie 200 da cui deriva, con un tetto più corto e basso rivestito in vinile (fino al 1981). La costruisce la Bertone su disegno Volvo; metà delle auto finiscono negli Usa. Nel 1980 il nuovo motore da 2,8 litri e 155 CV sostituisce il 2,6 da 140. È accessoriatissima (cruise control, interni in pelle, aria condizionata) ma la sua estetica limita il successo a 6662 esemplari. È insolita, molto comoda e affidabile; facile trovare esemplari italiani con pochi km.

15.000	12.000	10.000	8.000	5.000	4.000	2.000
--------	--------	--------	-------	-------	-------	-------



<b>740 (TUTTE LE VER.)</b>						1986-2316	1984-92
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300	
<b>740 TURBO</b>						1986-2316	1984-89
2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400	
<b>740 TURBO 16V</b>						1986	1989-90
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>740 GL DIESEL</b>						2383	1984-90
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>740 SW</b>						1986-2316	1985-92
2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300	

Modello cm<sup>3</sup> | anni

Valore per categoria di stato d'uso

A+	A	AB	BA	B+	B	C

<b>740 TURBO 16V SW</b>						1986	1989-90
4.200	3.400	2.800	2.200	1.400	1.100	600	
<b>760 GLE V6</b>						2849	1982-87
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>760 GLE LIMOUSINE</b>						2849	1986-87
5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700	
<b>760 TURBO 2.3</b>						2316	1982-87
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>760 GLE D/TD</b>						2383	1982-87
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>760 GLE V6 SW</b>						2849	1985-87
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>760 TURBO 2.3 SW</b>						2316	1985-87
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>760 GLE D/TD SW</b>						2383	1985-87
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>760 GLE V6 (II S.)</b>						2849	1987-90
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>760 TURBO (II S.)</b>						2316	1987-90
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>760 GLE TURBOD. (II S.)</b>						2383	1987-90
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>760 GLE V6 SW (II S.)</b>						2849	1987-90
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>760 TURBO SW (II S.)</b>						2316	1987-90
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	
<b>760 GLE TURBOD. SW (II S.)</b>						2383	1987-90
1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200	
<b>780 TURBO</b>						1986	1986-90
7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000	
<b>780 TURBO 16</b>						1986	1989-92
8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100	

## 780 V6

2458-2849 | 1985-92

Deriva dalla serie 700 e questa volta Bertone ne cura, oltre alla produzione, il disegno. Ha una carrozzeria elegante, ma meno d'impatto rispetto alle coupé squadrate di Pininfarina. Introduce il retrotreno a ruote indipendenti e offre due motori: un V6 a benzina aspirato di 2,8 litri da 150 CV e, fatto allora straordinario per una coupé, un 6 cilindri in linea 2400 turbodiesel da 122 CV. La gamma presto si amplia con 2 litri turbo da 160 CV. Viene prodotta in 8518 esemplari, pochi dei quali venduti in Italia. Le ultime si chiamano semplicemente Coupé.

7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------



<b>780 TURBODIESEL</b>						2383	1985-92
2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400	
<b>S40 (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						1587-1948	1996-04
1.200	1.000	800	600	400	300	200	
<b>S40 (I S.) T4</b>						1855-1948	1997-02
3.200	2.500	2.100	1.700	1.100	800	400	
<b>S40 (I S.) TD</b>						1870	1996-04
800	600	500	400	300	200	100	
<b>V40 (I S.) TUTTE LE VERSIONI</b>						1587-1948	1996-04
1.200	1.000	800	600	400	300	200	
<b>V40 (I S.) SW T4</b>						1855-1948	1997-02
3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400	

**VOLVO**

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>V40 (I.S.) TD</b>						1870	1996-04
	800	600	500	400	300	200	100
<b>940 GLE</b>						2849	1990-93
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>940 2.0/2.3</b>						1986-2316	1990-96
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>940 TURBO</b>						1986-2316	1990-96
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>940 POLAR/SUPER POLAR</b>						1986	1993-95
	2.700	2.200	1.800	1.400	900	700	400
<b>(940) POLAR 2.3 TURBO</b>						2316	1997
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>940 GLE TURBODIESEL</b>						2383	1990-96
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>940 GLE SW</b>						2849	1990-93
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>940 2.0/2.3 SW</b>						1986-2316	1990-96
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>940 TURBO SW</b>						1986-2316	1990-96
	3.500	2.800	2.300	1.800	1.200	900	500
<b>(940) POLAR 2.3 TURBO SW</b>						2316	1997
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>940 GLE TURBODIESEL SW</b>						2383	1990-96
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>960 2.0I TURBO 16V</b>						1986	1990-94
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>960 TURBO</b>						2316	1990-92
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>960 2.9I 24V</b>						2922	1990-96
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>960 2.5 24V</b>						2473	1995-96
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>960 TURBODIESEL</b>						2383	1990-94
	1.800	1.400	1.200	1.000	600	500	200
<b>960 2.0I TURBO 16V SW</b>						1986	1990-94
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>960 TURBO SW</b>						2316	1990-92
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>960 2.9I 24V S.W.</b>						2922	1990-96
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>960 2.5 24V SW</b>						2473	1995-96
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>960 TURBODIESEL SW</b>						2383	1990-94
	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400
<b>850 GLE/GLT</b>						1984-2435	1991-96
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>850 TURBO 20V T-5</b>						1984-2319	1993-96
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>850 R/T-5 R</b>						1984-2319	1994-96
	11.300	9.000	7.500	6.000	3.800	3.000	1.500
<b>850 GLE SW/GLT SW</b>						1984-2435	1993-96
	3.300	2.600	2.200	1.800	1.100	900	400
<b>850 TURBO 20V T-5 SW</b>						1984-2319	1993-96
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>850 R/T-5 R SW</b>						1984-2319	1994-96
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600
<b>S70 (I.S.) 2.0I/2.4I</b>						1984-2435	1996-00
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>S70 20V TURBO</b>						1984-2435	1996-99
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>S70 TD</b>						2460	1996-00
	1.500	1.200	1.000	800	500	400	200
<b>V70 2.0I/2.4I</b>						1984-2435	1996-06
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>V70 20V TURBO</b>						1984-2521	1996-06
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>V70 XC 20V TURBO AWD</b>						1984-2435	1996-02
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>V70 R</b>						1984-2521	1997-06
	12.000	9.600	8.000	6.400	4.000	3.200	1.600

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
Valore per categoria di stato d'uso							
	A+	A	AB	BA	B+	B	C
<b>V70 TD</b>						2400-2461	1996-07
	1.700	1.300	1.100	900	600	400	200
<b>S90 2.9 24V</b>						2922	1996-98
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>V90 2.9 24V</b>						2922	1996-98
	5.600	4.400	3.700	3.000	1.900	1.500	700
<b>S80 2.4I 20V</b>						2435	1999-06
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>S80 2.0I TURBO 20V T</b>						1984	1998-01
	3.800	3.000	2.500	2.000	1.300	1.000	500
<b>S80 2.4I/2.5I TURBO 20V</b>						2435-2521	2000-06
	4.100	3.200	2.700	2.200	1.400	1.100	500
<b>S80 2.0I TURBO 20V T5</b>						1984	1998-00
	4.500	3.600	3.000	2.400	1.500	1.200	600
<b>S80 2.8 24V TURBO T6</b>						2783	1998-02
	6.000	4.800	4.000	3.200	2.000	1.600	800
<b>S80 2.9 24V</b>						2922	1998-06
	5.000	4.000	3.300	2.600	1.700	1.300	700
<b>S80 2.4 D5/2.5 D</b>						2401-2460	1998-06
	2.300	1.800	1.500	1.200	800	600	300
<b>XC70 2.5I T. 20V AWD (TUTTE LE V.)</b>						2521	2002-06
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>XC90/XC90 T6 (I.S.)</b>						2521-3121	2002-08
	5.300	4.200	3.500	2.800	1.800	1.400	700
<b>XC90 V8 (I.S.)</b>						4413	2004-10
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>S60 (I.S.) 2.4I 20V</b>						2435	2000-09
	2.000	1.600	1.300	1.000	700	500	300
<b>S60 (I.S.) 20V TURBO</b>						1984-2521	2000-09
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400
<b>S60 R</b>						2521	2003-07
	6.800	5.400	4.500	3.600	2.300	1.800	900
<b>C70 COUPÉ</b>						1984-2435	1997-02
	8.300	6.600	5.500	4.400	2.800	2.200	1.100
<b>C70 CABRIOLET</b>						1984-2435	1999-05
	9.800	7.800	6.500	5.200	3.300	2.600	1.300
<b>C70 C/C</b>						2435-2521	2005-06
	7.500	6.000	5.000	4.000	2.500	2.000	1.000

**WIESMANN**

GERMANIA

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
<b>ROADSTER</b>				2793-3246	1993-06		
	90.000	72.000	60.000	48.000	30.000	24.000	12.000

**WOLSELEY**

GRAN BRETAGNA

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
<b>6/80-6/90-6/99-6/110</b>				2215-2912	1948-68		
	13.500	10.800	9.000	7.200	4.500	3.600	1.800
<b>15/50-15/60</b>				1489	1956-61		
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>16/60</b>				1622	1961-71		
	12.800	10.200	8.500	6.800	4.300	3.400	1.700
<b>HORNET MKI/MKII/MKIII</b>				848-998	1961-70		
	16.500	13.200	11.000	8.800	5.500	4.400	2.200
<b>1100/1300</b>				1098-1275	1964-73		
	10.500	8.400	7.000	5.600	3.500	2.800	1.400

**ZAGATO**

ITALIA

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
<b>HYENA</b>				1995	1993-96		
	190.000	150.000	125.000	100.000	62.500	50.000	25.000

**ZAZ**

RUSSIA

Modello	cm <sup>3</sup>		anni				
<b>968M/969M</b>				1171-1196	1977-94		
	3.000	2.400	2.000	1.600	1.000	800	400

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

**MA\*FRA®**

*i cosmetici per la vostra auto*

*Una Carezza per la Tua Passione*

**mafra.shop**



IN VENDITA NEI MIGLIORI NEGOZI  
E SU **MAFRA.SHOP**

SE VUOI INVECE AFFIDARTI ALLA NOSTRA ESPERIENZA, SCARICA ORA  
L'APP **AUTOBENESSERE®** PER TROVARE I CENTRI AUTORIZZATI **MAFRA® POINT** PIÙ VICINI A TE

Disponibile su   Follow us   

# Vendi sul sito online leader in Europa per le auto d'epoca

Registrati gratuitamente, approfitta del nostro sistema di pagamento sicuro e del supporto dei nostri esperti. Inviaci una e-mail per saperne di più:

[VENDITE@CATAWIKI.IT](mailto:VENDITE@CATAWIKI.IT)



Oggetti speciali, selezionati da esperti

